

საქართველოს მთავრობის

დადგენილება №394

2024 წლის 22 ნოემბერი

ქ. თბილისი

სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის დამტკიცების თაობაზე

მუხლი 1

საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის 64-ე მუხლის მე-2 ნაწილის „ბ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, დამტკიცდეს თანდართული „სარკინიგზო უსაფრთხოების წესი“.

მუხლი 2

დადგენილება ამოქმედდეს 2025 წლის 1 იანვრიდან.

პრემიერ-მინისტრი

ირაკლი კობახიძე

სარკინიგზო უსაფრთხოების წესი

თავი I

ზოგადი დებულებები

მუხლი 1. მიზანი

„სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის“ (შემდგომში – წესი) მიზანია საქართველოს რკინიგზის სისტემის (შემდგომში – რკინიგზის სისტემა) უსაფრთხოების უზრუნველყოფა. ამ მიზნით, ეს წესი ადგენს უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებულ მოთხოვნებს, სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სუბიექტების უფლება-მოვალეობებსა და პასუხისმგებლობებს, სარკინიგზო უსაფრთხოების ნორმების შემუშავებასა და მართვასთან დაკავშირებულ მოთხოვნებს, უსაფრთხოების საერთო მეთოდებს, უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემის/უსაფრთხოების ავტორიზაციის მინიჭების, მონიტორინგისა და ზედამხედველობის წესებს.

მუხლი 2. მოქმედების სფერო

1. ამ წესის მოქმედება ვრცელდება საქართველოს რკინიგზის სისტემაზე, მათ შორის, ბორჯომ-ბაკურიანის სარკინიგზო ქსელზე.

2. ამ წესის მოქმედება არ ვრცელდება:

ა) მეტროზე;

ბ) ტრამვაიზე და სხვა მსუბუქი სარელსო სისტემის სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებებზე, აგრეთვე იმ ინფრასტრუქტურაზე, რომელიც მხოლოდ ამ სატრანსპორტო საშუალებებისათვის გამოიყენება;

გ) საერთო სარგებლობის სარკინიგზო ქსელისგან განცალკევებულ კერძო საკუთრებაში არსებულ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაზე, რომლითაც მფლობელი სარგებლობს ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული საკუთარი საქმიანობის განხორციელების მიზნით ან პირების გადასაყვანად არასამეწარმეო/არაკომერციული მიზნებისათვის. აგრეთვე, სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებიც გამოიყენება მხოლოდ ამ ინფრასტრუქტურაზე;

დ) მსუბუქი სარელსო სისტემის ინფრასტრუქტურაზე, რომელიც შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს მძიმე სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებებისათვის მსუბუქი სარელსო სისტემის საექსპლუატაციო პირობების შესაბამისად, თუ აღნიშნული გამოიყენება მხოლოდ ამ სატრანსპორტო საშუალებების



დაკავშირების მიზნებისთვის;

ე) სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებიც გამოიყენება, ძირითადად, მსუბუქ სარელსო სისტემაში, მაგრამ აღჭურვილია მძიმე სარკინიგზო კომპონენტებით, რაც საჭიროა საერთო სარგებლობის სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის შეზღუდულ მონაკვეთზე გადასვლის უზრუნველსაყოფად მხოლოდ დაკავშირების მიზნებისათვის.

მუხლი 3. ტერმინთა განმარტება

1. ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს, ამ წესის მიზნებისთვის, აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) სარკინიგზო საწარმო/გადამზიდველი – იურიდიული პირი, რომლის საქმიანობაა რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვა ან/და მგზავრთა გადაყვანა, იმ დაშვებით, რომ იგი უზრუნველყოფს მატარებლების წევის განხორციელებას. სარკინიგზო საწარმოდ მიიჩნევა აგრეთვე ის იურიდიული პირი, რომელიც მხოლოდ მატარებლების წევას ახორციელებს;

ბ) ინფრასტრუქტურის მენეჯერი – იურიდიული პირი, რომელიც პასუხისმგებელია სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოწყობისთვის, მართვისა და მოვლა-შენახვისთვის, მათ შორის, მოძრაობის მართვისთვის, აგრეთვე სიგნალიზაციის, მემანქანის მართვისა და კონტროლის სისტემებზე, სარკინიგზო ქსელზე ან მის ნაწილზე. ინფრასტრუქტურის მენეჯერის ფუნქციები შეიძლება სხვა პირს გადაეცეს;

გ) უსაფრთხოების საერთო ინდიკატორები ((Common safety indicators) CSI) – ამ წესით დადგენილი ინდიკატორების ერთობლიობა, რომლებსაც აგროვებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო, წლიური ანგარიშების მეშვეობით, რათა უზრუნველყოს უსაფრთხოების საერთო მიზნების მიღწევების შეფასება და სარკინიგზო უსაფრთხოების მონიტორინგის განხორციელება;

დ) უსაფრთხოების საერთო მიზნები ((Common safety targets) CST) – უსაფრთხოების დონეები, რომლებსაც უნდა მიაღწიოს რკინიგზის სისტემის ცალკეულმა ნაწილმა და მთლიანად სისტემამ;

ე) უსაფრთხოების საერთო მეთოდები ((Common safety methods) CSM) – მეთოდები, რომლებიც აღწერენ, თუ როგორ ფასდება უსაფრთხოების დონეები, უსაფრთხოების მიზნების მიღწევა და უსაფრთხოების სხვა მოთხოვნებთან შესაბამისობა;

ვ) უსაფრთხოების მართვის სისტემა – ორგანიზაციული მოწყობა, ღონისძიებები და პროცედურები, რომლებიც განსაზღვრულია ინფრასტრუქტურის მენეჯერის ან სარკინიგზო საწარმოს მიერ, რათა უზრუნველყოს სატრანსპორტო ოპერაციების უსაფრთხო მართვა;

ზ) მსუბუქი სარელსო სისტემა – საქალაქო და/ან საგარეუბნო სარკინიგზო სატრანსპორტო სისტემა C-III ან C-IV კატეგორიის დარტყმაგამძლეობით (EN 15227:2011-ის შესაბამისად) და სატრანსპორტო საშუალების ძალით მაქსიმუმ 800 კნ. (კილონიუტონი) (გრძივი მკუმშავი ძალა შეერთების/გადაბმის მონაკვეთზე); მსუბუქ სარელსო სისტემებს შეიძლება ჰქონდეს საკუთარი ან საგზაო მოძრაობასთან თანაზიარი მოძრაობის წესები. ჩვეულებრივ, მსუბუქ სარელსო სისტემაში არ ხორციელდება სატრანსპორტო საშუალებების გაცვლა შორ მანძილზე მგზავრების გადაყვანაში ან ტვირთების გადაზიდვაში;

თ) სააგენტო – საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო, როგორც სარკინიგზო უსაფრთხოების ეროვნული ორგანო, რომელიც ახორციელებს რკინიგზის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ ფუნქციებს ამ წესის შესაბამისად;

ი) სატრანსპორტო საშუალება – სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც ვარგისია სარკინიგზო ხაზებზე თვლებით გადაადგილებისათვის, წევით ან მის გარეშე. სატრანსპორტო საშუალება შედგება ერთი ან მეტი სტრუქტურული და ფუნქციური ქვესისტემისაგან;



კ) მწარმოებელი – ნებისმიერი ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც აწარმოებს პროდუქტს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის ან სატრანსპორტო საშუალებების შემადგენელი კომპონენტებისა და ქვესისტემების სახით, ან აპროექტებს და ამზადებს მას თავისი სახელით ან სავაჭრო ნიშნით;

ლ) ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირი – პირი, რომელიც პასუხისმგებელია სატრანსპორტო საშუალების მოვლა-შენახვაზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე;

მ) მფლობელი – ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც რეგისტრირებულია როგორც სატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრე ან აქვს მისი გამოყენების უფლება სატრანსპორტო საშუალების სახით;

ნ) ტვირთგამგზავნი – პირი, რომლის მიერ ან რომლის სახელით იდება ტვირთის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის ხელშეკრულება, ან რომლის მიერ ან რომლის სახელით ტვირთი, ბარგი, ტვირთ-ბარგი და ფოსტა ბარდება რკინიგზას, გადაზიდვის ხელშეკრულების შესაბამისად;

ო) ტვირთმიმღები – ტვირთის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის მიღების უფლებამოსილების მქონე პირი;

პ) დამტვირთავი – საწარმო, რომელიც ტვირთავს შეფუთულ ტვირთს, მცირე კონტეინერებს ან გადასატან ცისტერნებს ვაგონში ან ვაგონზე, ან კონტეინერში, ან რომელიც ტვირთავს კონტეინერს, ნაყარი ტვირთების კონტეინერს, მრავალელემენტიან გაზის კონტეინერს, ცისტერნა-კონტეინერს ან/და გადასატან ცისტერნას ვაგონზე;

ჟ) გადმომტვირთავი – საწარმო, რომელსაც გადმოაქვს კონტეინერი, ნაყარი ტვირთების კონტეინერი, მრავალელემენტიანი აირის კონტეინერი, ცისტერნა-კონტეინერი ან გადასატანი ცისტერნა ვაგონიდან, ან საწარმო, რომელიც ახორციელებს შეფუთული ტვირთის, მცირე კონტეინერების ან გადასატანი ცისტერნების გადმომტვირთვას ვაგონიდან ან კონტეინერიდან, ან საწარმო, რომელიც ახორციელებს ტვირთის დაცლას ცისტერნიდან (ვაგონ-ცისტერნა, მოსახსნელი ცისტერნა, გადასატანი ცისტერნა ან ცისტერნა-კონტეინერი), ვაგონ-ბატარეიდან, მრავალელემენტიანი აირის კონტეინერიდან ან ვაგონიდან, ნაყარი ტვირთის გადასაზიდი დიდი ან მცირე კონტეინერიდან ან ნაყარი ტვირთების კონტეინერიდან;

რ) შემვსები – საწარმო, რომელიც ტვირთავს ტვირთს ცისტერნაში (მათ შორის, ვაგონ-ცისტერნაში, მოსახსნელი ცისტერნის მქონე ვაგონში, გადასატან ცისტერნაში ან ცისტერნა-კონტეინერში), ვაგონში, ნაყარი ტვირთის გადასაზიდი დიდ ან მცირე კონტეინერში, ვაგონ-ბატარეაში ან მრავალელემენტიან აირის კონტეინერში;

ს) დამცლელი – საწარმო, რომელიც ახორციელებს ტვირთის დაცლას ცისტერნიდან (მათ შორის, ვაგონ-ცისტერნიდან, მოსახსნელი ცისტერნის მქონე ვაგონიდან, გადასატანი ცისტერნიდან ან ცისტერნა-კონტეინერიდან), ვაგონიდან, ნაყარი ტვირთის გადასაზიდი დიდი ან მცირე კონტეინერიდან, ვაგონ-ბატარეიდან ან მრავალელემენტიანი აირის კონტეინერიდან;

ტ) დამკვეთი საწარმო – იურიდიული ან ფიზიკური პირი, რომელიც უკვეთს ქვესისტემის პროექტს და/ან მშენებლობას, განახლებას ან მოდერნიზაციას;

უ) სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სუბიექტები – სარკინიგზო საწარმო, ინფრასტრუქტურის მენეჯერი და სხვა სუბიექტები, რომლებსაც პოტენციური გავლენა აქვთ რკინიგზის სისტემის უსაფრთხო ექსპლუატაციაზე, მათ შორის ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირი, მწარმოებელი, მფლობელი, დამკვეთი საწარმო, გადამზიდველი, ტვირთგამგზავნი, ტვირთმიმღები, დამტვირთავი, გადმომტვირთავი, შემვსები და დამცლელი.

2. ამ წესში გამოყენებულ სხვა ტერმინებს გააჩნიათ საქართველოს სარკინიგზო კოდექსით განსაზღვრული მნიშვნელობა.



მუხლი 4. სარკინიგზო უსაფრთხოების მიმართ მოთხოვნები

1. სარკინიგზო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ან/და გაუმჯობესების მიზნით განსახორციელებელი ღონისძიებები ხორციელდება სისტემური მიდგომისა და რკინიგზის სისტემის უსაფრთხოების მოთხოვნების სრულად გათვალისწინების გზით.
2. რკინიგზის სისტემის უსაფრთხოების მიზნით, სარკინიგზო უსაფრთხოების მოთხოვნები, ვრცელდება:
 - ა) სარკინიგზო საწარმოზე;
 - ბ) ინფრასტრუქტურის მენეჯერზე, მათ შორის, კერძო საკუთრებაში არსებული სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის/მისასვლელი ლიანდაგების მფლობელზე (შემდგომ – მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელი);
 - გ) სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სხვა სუბიექტებზე.

მუხლი 5. ინფრასტრუქტურის მენეჯერის, სარკინიგზო საწარმოს და სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სხვა სუბიექტების ვალდებულებები

1. ინფრასტრუქტურის მენეჯერი და სარკინიგზო საწარმო პასუხისმგებელია რკინიგზის სისტემის უსაფრთხო მუშაობასა და მასთან დაკავშირებული რისკების მართვაზე, თითოეული რკინიგზის სისტემის საკუთარ ნაწილთან მიმართებით.
2. ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნების უზრუნველყოფის მიზნით ინფრასტრუქტურის მენეჯერი და სარკინიგზო საწარმო უზრუნველყოფს:
 - ა) რკინიგზის სისტემის უსაფრთხო მართვას ამ წესის შესაბამისად;
 - ბ) რისკების მართვასთან დაკავშირებით ყველა საჭირო ზომების მიღებას;
 - გ) საკუთარი სისტემების უსაფრთხოების მართვის მიზნით სხვა სუბიექტების საქმიანობასთან დაკავშირებული რისკების გათვალისწინებას;
 - დ) სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სუბიექტებთან სახელშეკრულებო ურთიერთობის ფარგლებში, რისკების მართვასთან დაკავშირებული ზომების გათვალისწინებას.
3. ინფრასტრუქტურის მენეჯერი და სარკინიგზო საწარმო ხელშეკრულების საფუძველზე განსაზღვრავს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული რისკების მართვასთან დაკავშირებით მონიტორინგის განხორციელების წესსა და პირობებს.
4. სარკინიგზო მოძრაობის უსაფრთხოების მიზნით, სარკინიგზო საწარმოს და ინფრასტრუქტურის მენეჯერის მიერ უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებების მოვლა-შენახვა, შეკეთება, ტექნიკური მომსახურება და ექსპლუატაცია, შესაბამისი ტექნიკური დოკუმენტების ან/და საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნების შესაბამისად.
5. სარკინიგზო საწარმო და ინფრასტრუქტურის მენეჯერი რკინიგზის სისტემის საკუთარ ნაწილთან მიმართებით, კომპეტენციის ფარგლებში, პასუხისმგებელი არიან:
 - ა) სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის ტექნიკურ გამართულობასა და უსაფრთხო ექსპლუატაციაზე;
 - ბ) მოძრავი შემადგენლობის ტექნიკურ გამართულობასა და უსაფრთხო ექსპლუატაციაზე;
 - გ) სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის, სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებების და მათი შემადგენელი



კომპონენტების/დეტალების მოვლა-შენახვაზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე;

დ) მატარებელთა მოძრაობის, სამანევრო მუშაობის უსაფრთხოებაზე;

ე) ინფრასტრუქტურის ნაგებობებისა და მოწყობილობების სამშენებლო-სარემონტო სამუშაოების უსაფრთხო შესრულებაზე;

ვ) უზრუნველყონ დასაქმებულისათვის ყველა საჭირო პირობის შექმნა მათი ფუნქცია-მოვალეობის უსაფრთხოდ განხორციელების მიზნით;

ზ) უზრუნველყონ, რომ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის, სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებების და მათი შემადგენელი კომპონენტების/დეტალების დაპროექტება, მშენებლობა, ექსპლუატაციაში გაშვება, მოდერნიზაცია, განახლება, ხორციელდებოდეს კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნების დაცვით.

6. სარკინიგზო საწარმოებს შორის სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებების გადაცემის შემთხვევაში, სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალების გადამცემმა სარკინიგზო საწარმომ უნდა უზრუნველყოს სრული ინფორმაციის მიწოდება, რომელიც დაკავშირებულია სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხო ექსპლუატაციასთან და მასთან დაკავშირებული დოკუმენტაციის მიკვლევადობასთან.

7. სარკინიგზო საწარმო და ინფრასტრუქტურის მენეჯერი ვალდებულია, თითოეული სარკინიგზო შემთხვევის ან ინციდენტის შემთხვევაში:

ა) დაუყოვნებლივ შეატყობინოს აღნიშნულის შესახებ შესაბამის სარკინიგზო საწარმოს ან ინფრასტრუქტურის მენეჯერს;

ბ) სარკინიგზო შემთხვევის/ინციდენტის დადგომიდან არაუგვიანეს 2 სამუშაო დღისა, შეატყობინოს აღნიშნულის შესახებ სააგენტოს ამ წესის IX დანართის შესაბამისად, ხოლო მოძრავი შემადგენლობის, ლიანდაგების, სხვა მოწყობილობების ან გარემოსადმი ზიანის მიყენების შემთხვევაში, მოკვლევის დასრულებიდან არაუგვიანეს 5 სამუშაო დღის ვადაში მიაწოდოს ზიანის ოდენობის შესახებ დაზუსტებული ინფორმაცია.

8. სარკინიგზო საწარმო ვალდებულია, უზრუნველყოს მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის უსაფრთხოება.

9. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაზე დაშვებისთვის, სარკინიგზო საწარმო ვალდებულია, ფლობდეს ამ წესის შესაბამისად გაცემულ უსაფრთხოების სერტიფიკატს.

10. უსაფრთხოების სერტიფიკატის მფლობელი ვალდებულია, განახორციელოს მხოლოდ ის საქმიანობა, რომლის სახე/სახეები მითითებულია უსაფრთხოების სერტიფიკატში და მხოლოდ უსაფრთხოების სერტიფიკატით გათვალისწინებული პირობებით.

11. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მართვისა და ექსპლუატაციისთვის, ინფრასტრუქტურის მენეჯერი ვალდებულია, ფლობდეს ამ წესის შესაბამისად მინიჭებულ უსაფრთხოების ავტორიზაციას.

12. უსაფრთხოების ავტორიზაციის მფლობელი ვალდებულია, საკუთარი საქმიანობა განახორციელოს მხოლოდ უსაფრთხოების ავტორიზაციით გათვალისწინებული პირობებით, აგრეთვე სარკინიგზო საწარმოების მიერ ინფრასტრუქტურის გამოყენება დაუშვას მხოლოდ უსაფრთხოების ავტორიზაციით გათვალისწინებულ ფარგლებში.

13. სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სხვა სუბიექტების მიერ მიწოდებული მომსახურება, მოწყობილობები, აქსესუარები და ქვესისტემები უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებს, რათა ინფრასტრუქტურის მენეჯერმა და სარკინიგზო საწარმომ უზრუნველყოს მათი უსაფრთხო ექსპლუატაცია.

14. სარკინიგზო საწარმო, ინფრასტრუქტურის მენეჯერი და სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სხვა სუბიექტი ტექნიკური მოწყობილობების, მათ შორის, სტრუქტურული ქვესისტემების დეფექტის ან/და



კონსტრუქციული შეუსაბამობის/გაუმართაობის შემთხვევაში:

ა) იღებს აუცილებელ ზომებს გამოვლენილი რისკების აღმოსაფხვრელად უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით;

ბ) უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად დაინტერესებულ მხარეებს ატყობინებს აღნიშნულ რისკებთან დაკავშირებით აუცილებელი ზომების მიღების მიზნით.

15. სარკინიგზო საწარმო, ინფრასტრუქტურის მენეჯერი და სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სხვა სუბიექტები, სააგენტოს მოთხოვნის შემთხვევაში, უზრუნველყოფენ სარკინიგზო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიწოდებას.

16. სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სხვა სუბიექტი ვალდებულია, ამ წესის შესაბამისად, ითანამშრომლოს ინფრასტრუქტურის მენეჯერთან და სარკინიგზო საწარმოსთან, რისკებისა და შესაბამისი უსაფრთხოების ზომების განსაზღვრისა და ერთობლივად მართვის მიზნით.

17. სარკინიგზო საწარმო, ინფრასტრუქტურის მენეჯერი და სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სხვა სუბიექტები ვალდებული არიან, კომპეტენციის ფარგლებში, მონაწილეობა მიიღონ რკინიგზის სისტემისა და სარკინიგზო უსაფრთხოების გაუმჯობესების, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურისა და მოძრავი შემადგენლობის უსაფრთხო გამოყენების, მოვლა-შენახვის, მოდერნიზაციისა და განვითარების უზრუნველყოფის პროცესში.

18. ამ მუხლით გათვალისწინებული შეტყობინების წესი და პირობები განისაზღვრება უსაფრთხოების მართვის სისტემით.

მუხლი 6. ინფრასტრუქტურის მენეჯერისა და სარკინიგზო საწარმოს წლიური ანგარიში

1. ინფრასტრუქტურის მენეჯერი და სარკინიგზო საწარმო არაუგვიანეს ყოველი კალენდარული წლის 1 მარტისა, სააგენტოს წარუდგენენ წინა კალენდარული წლის უსაფრთხოების ანგარიშს.

2. უსაფრთხოების ანგარიში მოიცავს:

ა) შესაბამისი სარკინიგზო საწარმოს ან ინფრასტრუქტურის მენეჯერის უსაფრთხოების მართვის სისტემით გათვალისწინებული უსაფრთხოების მიზნებისა და გეგმების შესრულების მდგომარეობის შესახებ ინფორმაციას;

ბ) ანგარიშს უსაფრთხოების საერთო ინდიკატორების შესახებ;

გ) უსაფრთხოების შიდა აუდიტის ან/და მონიტორინგის შედეგებს;

დ) შეფასებას სარკინიგზო ოპერაციების და ინფრასტრუქტურის მართვის ხარვეზებთან და გაუმართაობებთან დაკავშირებით, რომლებიც შეეხება სარკინიგზო უსაფრთხოებას;

ე) ანგარიშს შესაბამისი უსაფრთხოების საერთო მეთოდების გამოყენების შესახებ.

თავი III

უსაფრთხოების მართვის სისტემა

მუხლი 7. უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული მოთხოვნები

1. ინფრასტრუქტურის მენეჯერი და სარკინიგზო საწარმო პასუხისმგებელია რკინიგზის სისტემის საკუთარ ნაწილზე და მის უსაფრთხო ფუნქციონირებაზე.

2. ინფრასტრუქტურის მენეჯერი და სარკინიგზო საწარმო ვალდებულია, ამ წესით და ამ წესით



განსაზღვრული უსაფრთხოების საერთო მეთოდების გამოყენებით ჩამოაყალიბოს უსაფრთხოების მართვის საკუთარი სისტემა, რომლითაც შესაძლებელი იქნება სულ მცირე უსაფრთხოების საერთო მიზნების მიღწევა.

3. უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა აკმაყოფილებდეს ამ წესით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს, მორგებული უნდა იყოს ინფრასტრუქტურის მენეჯერის ან სარკინიგზო საწარმოს საქმიანობის სახეს/ხასიათს, მასშტაბს, არეალსა და განხორციელებულ საქმიანობასთან დაკავშირებულ სხვა პირობებს. უსაფრთხოების მართვის სისტემამ უნდა უზრუნველყოს ინფრასტრუქტურის მენეჯერის ან სარკინიგზო საწარმოს საქმიანობასთან დაკავშირებული ყველა რისკის მართვა. საჭიროების შემთხვევაში და გონივრული ვარაუდის საფუძველზე, უსაფრთხოების მართვის სისტემა ასევე უნდა ითვალისწინებდეს რისკებს, რომლებიც წარმოიქმნება რკინიგზის სისტემის სხვა სუბიექტების საქმიანობის შედეგად.

4. ინფრასტრუქტურის მენეჯერის უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა ითვალისწინებდეს სხვადასხვა სარკინიგზო საწარმოების მიერ სარკინიგზო ქსელში განხორციელებული ოპერაციების გავლენას სარკინიგზო უსაფრთხოებაზე და უნდა ადგენდეს რეგულაციებს, რომლებიც ყველა სარკინიგზო საწარმოს საშუალებას მისცემს იმუშაოს სარკინიგზო უსაფრთხოების წესების შესაბამისად და მათ უსაფრთხოების სერტიფიკატში გათვალისწინებული პირობებით. ამასთან, უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა ითვალისწინებდეს საგანგებო სიტუაციების (სარკინიგზო შემთხვევა, სტიქია, უბედური შემთხვევა და ა.შ.) შემთხვევაში, ინფრასტრუქტურის მენეჯერის მიერ კოორდინაციას ყველა იმ სარკინიგზო საწარმოსთან, რომელიც მის ინფრასტრუქტურას იყენებს.

5. სარკინიგზო საწარმომ უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა შეიმუშაოს ამ წესის მე-8 მუხლისა და I დანართით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად.

6. ინფრასტრუქტურის მენეჯერმა უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა შეიმუშაოს ამ წესის მე-8 მუხლისა და II დანართით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად.

7. მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელი ვალდებულია უსაფრთხოების მართვის სისტემა შეიმუშაოს მისი საქმიანობის სახის/ხასიათის, მასშტაბის, არეალისა და განხორციელებულ საქმიანობასთან დაკავშირებული სხვა პირობების გათვალისწინებით, ამ წესის V დანართით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად.

8. იმ შემთხვევაში, როდესაც მისასვლელი ლიანდაგი საერთო სარგებლობის რკინიგზის ქსელთან დაკავშირებულია სხვა პირის კერძო საკუთრებაში არსებული სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მეშვეობით, მისასვლელი ლიანდაგის უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა ასახავდეს აღნიშნულ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაზე უსაფრთხოებასთან, მათ შორის მოვლა-შენახვასა და ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებით პირობებს.

9. იმ შემთხვევაში, თუ მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელის ძირითად საქმიანობას არ წარმოადგენს სარკინიგზო საქმიანობა, შესაძლებელია ამ წესის V დანართით დადგენილი მოთხოვნები განისაზღვროს მისი ძირითადი საქმიანობის მართვის სისტემით ან მსგავსი დოკუმენტით.

მუხლი 8. უსაფრთხოების მართვის სისტემის ძირითადი კომპონენტები

1. უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა მოიცავდეს:

- ა) უსაფრთხოების პოლიტიკას, რომელიც დამტკიცებულია ორგანიზაციის ხელმძღვანელის მიერ;
- ბ) ორგანიზაციის ხარისხობრივ თუ რაოდენობრივ მიზნებს უსაფრთხოების შენარჩუნებისა და გაუმჯობესებისათვის, ასევე გეგმებსა და პროცედურებს ამ მიზნების მისაღწევად;
- გ) პროცედურებს ტექნიკური და საექსპლუატაციო სტანდარტების შესასრულებლად, რაც გათვალისწინებულია სარკინიგზო უსაფრთხოების წესებითა და საქართველოს კანონმდებლობით;
- დ) პროცედურებს, რომლებიც უზრუნველყოფს მოწყობილობების შესაბამისობას სტანდარტებთან ან/და სხვა რეგულაციურ პირობებთან მოწყობილობების სასიცოცხლო ციკლის განმავლობაში;



ე) პროცედურებსა და მეთოდებს რისკების განსასაზღვრად, შესაფასებლად და რისკების მართვასთან დაკავშირებული ზომების გასატარებლად;

ვ) დასაქმებულების მოსამზადებელ პროგრამებსა და სისტემებს, რათა უზრუნველყოფილი იყოს პერსონალის კომპეტენციის შენარჩუნება და ფუნქციების სათანადოდ შესრულება, მათ შორის, ფიზიკურ და ფსიქოლოგიურ ჯანმრთელობასთან დაკავშირებულ ღონისძიებებს;

ზ) ყველა საჭირო ინფორმაციის მიღებისა და გაცვლის მექანიზმებს როგორც ორგანიზაციის შიგნით, ისე სარკინიგზო სატრანსპორტო დარგის სუბიექტებს შორის;

თ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი ინფორმაციის აღრიცხვის წესსა და პირობებს;

ი) წესებს სარკინიგზო შემთხვევების, ინციდენტების, პოტენციურად სახიფათო და სხვა სახიფათო შემთხვევების შესახებ ანგარიშგების მიზნით, ასევე მათი მოკვლევის/ გაანალიზების და საჭირო პრევენციული ზომების მიღების მიზნით;

კ) სამოქმედო გეგმებს, გაფრთხილებებსა და შეტყობინებების მექანიზმებს, საგანგებო სიტუაციასთან დაკავშირებით;

ლ) დებულებებს უსაფრთხოების მართვის სისტემის პერიოდული შიდა აუდიტისათვის.

2. ორგანიზაციის ხელმძღვანელი ვალდებულია, ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული უსაფრთხოების პოლიტიკა გააცნოს ყველა დასაქმებულს.

3. გარდა ამ მუხლის პირველი პუნქტით გაითვალისწინებული კომპონენტებისა, ინფრასტრუქტურის მენეჯერი და სარკინიგზო საწარმო, რისკების შეფასების საფუძველზე, უსაფრთხოების მართვის სისტემაში ასახავს ნებისმიერ სხვა კომპონენტს, რაც საჭიროა საკუთარ საქმიანობასთან დაკავშირებული რისკების სრული სპექტრის სამართავად.

თავი IV

უსაფრთხოების სერტიფიკატი და უსაფრთხოების ავტორიზაცია

მუხლი 9. უსაფრთხოების სერტიფიკატი

1. სარკინიგზო საწარმოს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურასთან დაშვების უფლება აქვს იმ შემთხვევაში, თუ იგი წარმოადგენს „მეწარმეთა შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად საქართველოში რეგისტრირებულ იურიდიულ პირს, რომელიც ფლობს სააგენტოს მიერ გაცემულ უსაფრთხოების სერტიფიკატს.

2. უსაფრთხოების სერტიფიკატით დასტურდება სარკინიგზო საწარმოს მიერ უსაფრთხოების მართვის სისტემის ამ წესითა და საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული მოთხოვნების დაცვით შექმნის ვალდებულების შესრულება და სარკინიგზო საწარმოს უსაფრთხოდ ოპერირების შესაძლებლობა სარკინიგზო ქსელში.

3. უსაფრთხოების სერტიფიკატის მოქმედების ვადაა 5 წელი.

4. სარკინიგზო საწარმო უსაფრთხოების სერტიფიკატის მიღების მიზნით, ამ წესის III დანართით დადგენილი განცხადებით მიმართავს სააგენტოს.

5. უსაფრთხოების სერტიფიკატს გაცემს სააგენტო ამ წესის მე-11 მუხლით დადგენილი წესის შესაბამისად.



6. უსაფრთხოების სერტიფიკატი ექვემდებარება განახლებას ან ახალი უსაფრთხოების სერტიფიკატის მიღებას:

ა) თუ იგეგმება სარკინიგზო საწარმოს საქმიანობის სახეში ან მასშტაბში მნიშვნელოვანი ცვლილება ან ფართოვდება მისი საქმიანობის არეალი;

ბ) თუ იგეგმება უსაფრთხოების სერტიფიკატში მითითებული მონაცემების შეცვლა;

გ) თუ იგეგმება უსაფრთხოების მართვის სისტემაში არსებითი ცვლილებების შეტანა;

დ) თუ საქართველოს კანონმდებლობაში განხორციელდა სარკინიგზო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ცვლილებები.

7. სააგენტომ შეიძლება სარკინიგზო საწარმოს მოსახოვოს ახალი უსაფრთხოების სერტიფიკატის მიღება, თუ საქართველოს კანონმდებლობაში სარკინიგზო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული არსებითი ცვლილებები შედის.

8. სარკინიგზო საწარმო, საქმიანობის უწყვეტობის უზრუნველყოფის მიზნით, უფლებამოსილია უსაფრთხოების სერტიფიკატის მოქმედების ვადის ამოწურვამდე განცხადებით მიმართოს სააგენტოს უსაფრთხოების სერტიფიკატის ვადის გაგრძელების მიზნით.

9. ამ მუხლის მე-6 პუნქტის „ა“-„გ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებულ შემთხვევაში, სარკინიგზო საწარმო ვალდებულია მიმართოს სააგენტოს დაგეგმილი ცვლილებების განხორციელების თაობაზე.

10. ამ მუხლის მე-6 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევაში, თუ სააგენტო მიიჩნევს, რომ წარმოდგენილი ცვლილება არ მოითხოვს უსაფრთხოების სერტიფიკატის განახლებას, სააგენტო აღნიშნული გადაწყვეტილების თაობაზე 10 დღის ვადაში აცნობებს სარკინიგზო საწარმოს.

11. ამ მუხლის მე-6 პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევაში სააგენტო უსაფრთხოების სერტიფიკატის განახლების ან ახალი სერტიფიკატის მიღების ვალდებულების შესახებ აცნობებს სარკინიგზო საწარმოს გადაწყვეტილების მიღებიდან 3 სამუშაო დღის ვადაში.

12. უსაფრთხოების სერტიფიკატის მფლობელი ვალდებულია:

ა) უზრუნველყოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის შესაბამისობა ამ წესის მე-7 და მე-8 მუხლებისა და I დანართის მოთხოვნებთან და უსაფრთხოების მართვის სისტემით დადგენილი ზომების გამოყენება;

ბ) განახორციელოს მხოლოდ ის საქმიანობა, რომლის სახე მითითებულია უსაფრთხოების სერტიფიკატში და მხოლოდ უსაფრთხოების სერტიფიკატით გათვალისწინებული პირობებით;

გ) სარკინიგზო საწარმოს საქმიანობის სახეში, მასშტაბში ან არეალში ცვლილების შეტანამდე წარუდგინოს განცხადება სააგენტოს უსაფრთხოების სერტიფიკატის გასახლებლად, ამასთან, წარუდგინოს ინფორმაცია იმ თანამშრომელთა შორის ფუნქციების განაწილების შესახებ, რომლებიც ახორციელებენ უსაფრთხოების მართვის სისტემით დადგენილ უსაფრთხოების ზომებს და მოძრავი შემადგენლობის განაწილების შესახებ საქმიანობის სახეების მიხედვით;

დ) უსაფრთხოების მართვის სისტემაში დაგეგმილი არსებითი ცვლილებების მომზადების შესახებ წინასწარ აცნობოს სააგენტოს და შეათანხმოს ცვლილებების ჩამონათვალი;

ე) მიიღოს ზომები, რომლებიც აუცილებელია მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის ან/და ტვირთის გადაზიდვის მომსახურების უსაფრთხოდ გაწევისთვის ან სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის უსაფრთხო გამოყენებისთვის;

ვ) არ გადასცეს უსაფრთხოების სერტიფიკატი გამოყენებისათვის მესამე პირს;

ზ) უზრუნველყოს სააგენტოს უფლებამოსილების ფარგლებში მოთხოვნილი ყველა საჭირო მონაცემისა და დოკუმენტის წარდგენა და დაშვება შესაბამის ობიექტებზე.



13. უსაფრთხოების სერტიფიკატის ფორმა მტკიცდება სააგენტოს დირექტორის შესაბამისი სამართლებრივი აქტით.

მუხლი 10. უსაფრთხოების ავტორიზაცია

1. ინფრასტრუქტურის მენეჯერს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მართვისა და ოპერირების უფლება აქვს იმ შემთხვევაში, თუ იგი წარმოადგენს „მეწარმეთა შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად საქართველოში რეგისტრირებულ იურიდიულ პირს, რომელსაც სააგენტომ უსაფრთხოების ავტორიზაცია მიანიჭა.

2. უსაფრთხოების ავტორიზაციით დასტურდება ინფრასტრუქტურის მენეჯერის მიერ უსაფრთხოების მართვის სისტემის შექმნის ვალდებულების შესრულება, რაც უზრუნველყოფს ამ წესითა და საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული სარკინიგზო უსაფრთხოების მოთხოვნების, მათ შორის, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის უსაფრთხო დაპროექტების, ტექნიკური მომსახურებისა და ექსპლუატაციისათვის აუცილებელი პირობების დაკმაყოფილებას.

3. მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელს, რომელიც მისასვლელ ლიანდაგზე ვაგონების მიწოდება-გამოტანის მიზნებისთვის საჭირო საქმიანობას ახორციელებს საკუთარი სატრანსპორტო საშუალების (წვეის ერთეულების) გამოყენებით, უსაფრთხოების ავტორიზაციის მიღების შემთხვევაში, დამატებით, სარკინიგზო საწარმოსთვის გათვალისწინებული უსაფრთხოების სერტიფიკატის ფლობის ვალდებულება არ გააჩნია. აღნიშნული საქმიანობა უნდა აისახოს უსაფრთხოების ავტორიზაციის განცხადებაში და თანდართულ დოკუმენტაციაში და რეგულირდებოდეს მისასვლელი ლიანდაგის უსაფრთხოების მართვის სისტემით.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელი მიერთების სადგურის ფარგლებში, საკუთარი სატრანსპორტო საშუალების (წვეის ერთეულის) გამოყენებით მომსახურებას უწევს სხვა სარკინიგზო მისასვლელ ლიანდაგებს, აღნიშნული უნდა აისახოს უსაფრთხოების ავტორიზაციის განცხადებაში და გათვალისწინებული იყოს მისასვლელი ლიანდაგის უსაფრთხოების მართვის სისტემით.

5. ინფრასტრუქტურის მენეჯერს/სარკინიგზო საწარმოს მისასვლელი ლიანდაგის ექსპლუატაციის ან ვაგონების მიწოდება-გამოყვანის ხელშეკრულების გაფორმების უფლება აქვს მხოლოდ იმ მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელთან, რომელსაც გააჩნია უსაფრთხოების მოქმედი ავტორიზაცია.

6. უსაფრთხოების ავტორიზაციის მოქმედების ვადაა 5 წელი.

7. ინფრასტრუქტურის მენეჯერი უსაფრთხოების ავტორიზაციის მიღების მიზნით, ამ წესის IV დანართით დადგენილი განცხადებით მიმართავს სააგენტოს.

8. უსაფრთხოების ავტორიზაციას ანიჭებს სააგენტო ამ წესის მე-11 მუხლით დადგენილი წესის შესაბამისად.

9. უსაფრთხოების ავტორიზაცია ექვემდებარება განახლებას ან ახალი უსაფრთხოების ავტორიზაციის მიღებას:

ა) როდესაც ინფრასტრუქტურა, სიგნალიზაციის ან ელექტროენერჯის ქვესისტემები, ან მათი ექსპლუატაციისა და ტექნიკური მომსახურების პრინციპები მნიშვნელოვნად იცვლება;

ბ) უსაფრთხოების ავტორიზაციაში მითითებული მონაცემები იცვლება;

გ) უსაფრთხოების მართვის სისტემაში ხორციელდება არსებითი ცვლილებები;

დ) საქართველოს კანონმდებლობაში განხორციელდა სარკინიგზო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ცვლილებები.

10. ინფრასტრუქტურის მენეჯერი საქმიანობის უწყვეტობის უზრუნველყოფის მიზნით,



უფლებამოსილია უსაფრთხოების ავტორიზაციის მოქმედების ვადის ამოწურვამდე განცხადებით მიმართოს სააგენტოს უსაფრთხოების ავტორიზაციის ვადის გაგრძელების მიზნით.

11. ამ მუხლის მე-9 პუნქტის „ა“-„გ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებულ შემთხვევაში, ინფრასტრუქტურის მენეჯერი ვალდებულია მიმართოს სააგენტოს დაგეგმილი ცვლილებების განხორციელების თაობაზე.

12. ამ მუხლის მე-9 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევაში, თუ სააგენტო მიიჩნევს, რომ წარმოდგენილი ცვლილება არ მოითხოვს უსაფრთხოების ავტორიზაციის განახლებას, სააგენტო აღნიშნული გადაწყვეტილების თაობაზე 10 დღის ვადაში აცნობებს ინფრასტრუქტურის მენეჯერს.

13. ამ მუხლის მე-9 პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევაში სააგენტო უსაფრთხოების ავტორიზაციის განახლების ან ახალი უსაფრთხოების ავტორიზაციის მიღების ვალდებულების შესახებ აცნობებს ინფრასტრუქტურის მენეჯერს გადაწყვეტილების მიღებიდან 3 სამუშაო დღის ვადაში.

14. უსაფრთხოების ავტორიზაციის მფლობელი ვალდებულია:

ა) საკუთარი საქმიანობა განხორციელოს მხოლოდ უსაფრთხოების მოქმედი ავტორიზაციით გათვალისწინებული პირობებით, აგრეთვე სარკინიგზო საწარმოების მიერ ინფრასტრუქტურის გამოყენება დაუშვას მხოლოდ უსაფრთხოების მოქმედი ავტორიზაციით გათვალისწინებულ ფარგლებში;

ბ) უზრუნველყოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის შესაბამისობა ამ წესის მე-7 და მე-8 მუხლებისა და II დანართის მოთხოვნებთან და უსაფრთხოების მართვის სისტემაში დადგენილი ზომების გამოყენება;

გ) უსაფრთხოების მართვის სისტემაში დაგეგმილი არსებითი ცვლილებების მომზადების შესახებ წინასწარ აცნობოს სააგენტოს და შეათანხმოს ცვლილებების ჩამონათვალი;

დ) განხორციელოს ზომები, რომლებიც აუცილებელია ინფრასტრუქტურის გამართული მდგომარეობის უზრუნველყოფისათვის, სარკინიგზო საწარმოების მიერ ინფრასტრუქტურის უსაფრთხოდ გამოყენების მიზნით;

ე) ამ მუხლის მე-9 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული ცვლილების განხორციელების საჭიროების შემთხვევაში, მიმართოს სააგენტოს უსაფრთხოების ავტორიზაციის განსახლებლად;

ვ) არ გადასცეს უსაფრთხოების ავტორიზაციის დამადასტურებელი დოკუმენტი გამოყენებისათვის მესამე პირს;

ზ) უზრუნველყოს სააგენტოს უფლებამოსილების ფარგლებში მოთხოვნილი ყველა საჭირო მონაცემისა და დოკუმენტის წარდგენა და დაშვება შესაბამის ობიექტებზე.

15. მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელი უსაფრთხოების ავტორიზაციის მიღების მიზნით, ამ წესის VI დანართით დადგენილი განცხადების ფორმით, მიმართავს სააგენტოს.

16. უსაფრთხოების ავტორიზაციის ფორმა მტკიცდება სააგენტოს დირექტორის შესაბამისი სამართლებრივი აქტით.

თავი V

უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემა, უსაფრთხოების ავტორიზაციის მინიჭება და უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის ვადის გაგრძელება

მუხლი 11. განცხადების განხილვა



1. სააგენტო განცხადების მიღებიდან 3 სამუშაო დღის ვადაში ამოწმებს უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემის/ავტორიზაციის მინიჭების/ უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის ვადის გაგრძელების მიზნით წარდგენილი განცხადების ამ წესის III, IV ან VI დანართებთან ფორმალურ შესაბამისობას.

2. უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის ვადა შეიძლება გაგრძელდეს განმცხადებლის მოთხოვნის საფუძველზე, მისი მოქმედების ვადის ამოწურვამდე, რათა უზრუნველყოფილი იყოს სერტიფიცირების/ავტორიზაციის უწყვეტობა. უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის ვადის გაგრძელების გადაწყვეტილების მიღების შემთხვევაში, სააგენტო გასცემს უსაფრთხოების ახალ სერტიფიკატს ან ანიჭებს უსაფრთხოების ახალ ავტორიზაციას ამ წესით განსაზღვრული მოქმედების ვადით.

3. უსაფრთხოების სერტიფიკატის ვადის გასაგრძელებლად განცხადების წარდგენისას, განმცხადებელი წარადგენს ამ წესის III დანართით გათვალისწინებულ განცხადებას და აღწერს ცვლილებებს, რომლებიც განხორციელდა უსაფრთხოების მოქმედი სერტიფიკატის/ავტორიზაციის გაცემის შემდგომ.

4. უსაფრთხოების ავტორიზაციის ვადის გასაგრძელებლად განცხადების წარდგენისას, განმცხადებელი წარადგენს ამ წესის IV დანართით გათვალისწინებულ განცხადებას და აღწერს ცვლილებებს, რომლებიც განხორციელდა უსაფრთხოების მოქმედი სერტიფიკატის/ავტორიზაციის გაცემის შემდგომ.

5. ამ წესის III, IV ან VI დანართებთან განცხადების ფორმალური შესაბამისობის დადგენის შემდეგ, სააგენტო განცხადებას იღებს ადმინისტრაციულ წარმოებაში და 30 დღის ვადაში ამოწმებს შემდეგ გარემოებებს:

ა) განცხადება და თანდართული დოკუმენტები მოიცავს თუ არა საკმარის ინფორმაციასა და მტკიცებულებას და არის თუ არა იმგვარად სტრუქტურირებული და ურთიერთდაკავშირებული, რომ შესაძლებელი იყოს მათი შესაბამისობის სათანადოდ შეფასება უსაფრთხოების მართვის სისტემისა და ამ წესის მოთხოვნებთან. სააგენტო ახორციელებს განცხადებაში შეძგავალი მტკიცებულების ფაქტობრივი შინაარსის წინასწარ შეფასებას უსაფრთხოების მართვის სისტემის ხარისხის, საკმარისობის და ადეკვატურობის შესახებ პირველადი მოსაზრების ჩამოყალიბების მიზნით;

ბ) ასეთის არსებობის შემთხვევაში, წარდგენილია თუ არა მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმა, რომელიც შემუშავებულია განმცხადებლის მიერ უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მიღების მიზნით წინა შეფასების ან უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მიღების შემდგომ განხორციელებული საზედამხედველო საქმიანობისას გამოვლენილი მნიშვნელოვანი შეუსაბამობის აღმოფხვრის ან ნებისმიერი სხვა პრობლემური საკითხის გადაჭრისთვის;

გ) რამდენად მკაფიოდ ასახავს განმცხადებლის მიერ წარდგენილი მტკიცებულება მისი საქმიანობის სახეს/ხასიათს, მასშტაბსა და წინასწარ განსაზღვრულ არეალს.

6. იმ შემთხვევაში, თუ განმცხადებლის მიერ წარდგენილი განცხადება ან/და თანდართული დოკუმენტები არ აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს და საჭიროების შემთხვევაში, ამ მუხლის მე-9 პუნქტის შესაბამისად არ მოხდება ხარვეზის აღმოფხვრა, სააგენტო იღებს გადაწყვეტილებას უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემაზე/ავტორიზაციის მინიჭებაზე უარის თქმის შესახებ.

7. იმ შემთხვევაში, თუ განმცხადებლის მიერ წარდგენილი დოკუმენტები აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს, სააგენტო 4 თვის ვადაში ამოწმებს აქვს თუ არა განმცხადებელს დანერგილი უსაფრთხოების მართვის სისტემა ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად და უზრუნველყოფილია თუ არა სარკინიგზო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკების მართვა.

8. ამ მუხლის მე-7 პუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევაში, სააგენტო უფლებამოსილია განახორციელოს განმცხადებლის ინსპექტირება განმცხადებლის ობიექტებზე ვიზიტით.

9. სააგენტო უფლებამოსილია უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემის/ავტორიზაციის მინიჭების



შესახებ განცხადების განხილვის ნებისმიერ ეტაპზე განმცხადებელს მოსთხოვოს დამატებითი დოკუმენტების წარდგენა ან/და ხარვეზის გამოსწორება, რისთვისაც განუსაზღვრავს გონივრულ ვადას. აღნიშნული ვადა განმცხადებლის დასაბუთებული მოთხოვნის საფუძველზე შესაძლოა გახანგრძლივდეს ერთჯერადად, რა დროსაც ჩერდება ადმინისტრაციული წარმოების ვადის დინება.

10. ამ მუხლის მე-9 პუნქტით გათვალისწინებული ხარვეზის აღმოუფხვრელობის ან მოთხოვნილი დოკუმენტების წარმოუდგენლობის შემთხვევაში, სააგენტო უფლებამოსილია მიიღოს გადაწყვეტილება განცხადების განუხილველად დატოვების ან უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემაზე/ავტორიზაციის მინიჭებაზე, უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ ავტორიზაციის ვადის გაგრძელებაზე უარის თქმის შესახებ.

11. იმ შემთხვევაში, როდესაც ხარვეზის აღმოსაფხვრელად საჭიროა განმცხადებლის მიერ კონკრეტული ქმედებების განხორციელება, სააგენტო უფლებამოსილია განმცხადებელს მოსთხოვოს მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმის წარდგენა. აღნიშნული ხარვეზის გამოსწორების გზა შეთავაზებული უნდა იქნეს განმცხადებლის მიერ და შეთანხმდეს სააგენტოსთან. ასეთ შემთხვევაში, სააგენტო უფლებამოსილია მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმის შესაბამისად, გასცეს/მიანიჭოს უსაფრთხოების სერტიფიკატი/ ავტორიზაცია.

12. იმ შემთხვევაში, როდესაც ხარვეზის აღმოსაფხვრელად საჭიროა განცხადების ან/და მის თანდართულ დოკუმენტებში ცვლილების შეტანა ან განმცხადებლის მიერ კონკრეტული ქმედებების განხორციელება, სააგენტო უფლებამოსილია მიიღოს გადაწყვეტილება უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემაზე/ავტორიზაციის მინიჭებაზე უარის თქმის ან უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის შეზღუდულად/განსაზღვრული პირობებით გაცემის/მინიჭების თაობაზე.

13. უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის ვადის გაგრძელების მოთხოვნით წარდგენილი განცხადების შემთხვევაში, სააგენტო დეტალურად ამოწმებს წინა განცხადებაში ასახულ მტკიცებულებაში შესულ ცვლილებებს და ითვალისწინებს წარსულში განხორციელებული საზედამხედველო საქმიანობის შედეგებს, რომ პრიორიტეტი მიანიჭოს ან განსაზღვროს უსაფრთხოების მართვის სისტემის და მოქმედი კანონმდებლობით გათვალისწინებული მოთხოვნები, რომელთა საფუძველზეც შეფასდება ვადის გაგრძელების მოთხოვნით წარდგენილი განცხადება.

14. განცხადების განხილვის შედეგად, სააგენტო იღებს ერთ-ერთ შემდეგ გადაწყვეტილებას:

ა) უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემის/ავტორიზაციის მინიჭების ან უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის ვადის გაგრძელების შესახებ;

ბ) უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის შეზღუდულად/ პირობებით გაცემის/მინიჭების/ვადის გაგრძელების თაობაზე;

გ) უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემაზე/ავტორიზაციის მინიჭებაზე ან უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის ვადის გაგრძელებაზე უარის თქმის შესახებ.

15. უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მიღების/მინიჭების/ ვადის გაგრძელების დამატებითი წესები შესაძლებელია განისაზღვროს სააგენტოს ნორმატიული აქტით.

მუხლი 12. ინსპექტირება

1. განცხადების არსებითი განხილვის ან უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ ავტორიზაციის განახლების ეტაპზე სააგენტოს უფლება აქვს განახორციელოს განმცხადებლის ინსპექტირება განმცხადებლის ობიექტებზე ვიზიტის მეშვეობით.

2. განმცხადებლის ობიექტებზე ვიზიტების განხორციელების საჭიროებას, ინსპექტირების მასშტაბებსა და მათთან დაკავშირებულ მიზნებს განსაზღვრავს სააგენტო.

3. განმცხადებლის ობიექტებზე ინსპექტირების განხორციელებისას სააგენტო ადგენს ანგარიშს, რომელშიც ასახავს გამოვლენილი ხარვეზების აღმოფხვრის მდგომარეობას, მტკიცებულებების საფუძველზე.



4. განმცხადებლის ობიექტებზე ვიზიტების და ინსპექტირების შემთხვევაში, განმცხადებელი უზრუნველყოფს სააგენტოსთვის უსაფრთხოების წესებისა და პროცედურების შესახებ დეტალური ინფორმაციის მიწოდებას. სააგენტო, როგორც ინსპექტირების განხორციელებაზე პასუხისმგებელი ორგანო, ვალდებულია დაიცვას აღნიშნული წესები.

თავი VI

უსაფრთხოების სერტიფიკატისა და უსაფრთხოების ავტორიზაციის შეჩერება, გაუქმება და განახლება

მუხლი 13. უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის შეჩერება და გაუქმება

1. უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის შეჩერების ან გაუქმების შესახებ გადაწყვეტილებას იღებს სააგენტო.

2. სააგენტო უფლებამოსილია გააუქმოს უსაფრთხოების მოქმედი სერტიფიკატი/ავტორიზაცია ან/და შეაჩეროს მისი ან მისი ნაწილის მოქმედება თუ აღმოაჩენს, რომ უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელი აღარ აკმაყოფილებს უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემის/ავტორიზაციის მინიჭების პირობებს.

3. ისეთი სახის დარღვევების გამოვლენის შემდეგ, რაც შესაძლოა გახდეს უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის ან მისი ნაწილის შეჩერების ან/და გაუქმების საფუძველი, სააგენტომ წერილობით უნდა აცნობოს აღნიშნულის შესახებ უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელს.

4. დარღვევის ხასიათისა და მასშტაბის გათვალისწინებით, სააგენტოს მიერ შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მოქმედების დროებითი შეჩერების შემდეგი ფორმები:

ა) უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის შეჩერება ქსელის ნაწილისთვის ან საქმიანობის სახისთვის, როდესაც გამოვლენილი დარღვევები დაკავშირებულია მხოლოდ ქსელის ნაწილთან ან უსაფრთხოების სერტიფიკატში/ავტორიზაციაში მითითებულ საქმიანობის ერთ-ერთ სახესთან;

ბ) სხვა შემთხვევებში – უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მოქმედების სრულად შეჩერება.

5. გამოვლენილი დარღვევის ხასიათისა და მოსალოდნელი ან მიყენებული ზიანის მასშტაბის გათვალისწინებით, უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის შეჩერების შესახებ გადაწყვეტილების მიღებამდე, სააგენტო უფლებამოსილია დარღვევის შესახებ ინფორმაციის მიღებიდან არაუგვიანეს 5 სამუშაო დღისა, უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელს წინასწარ აცნობოს გამოვლენილი დარღვევის შესახებ და დაუწესოს გონივრული ვადა მის აღმოსაფხვრელად. თუ დადგენილ ვადაში არ აღმოიფხვრა გამოვლენილი დარღვევა, სააგენტო ახდენს უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის შეჩერებას.

6. როდესაც სერიოზული საფრთხე ექმნება სარკინიგზო უსაფრთხოებას, სააგენტო დაუყოვნებლივ, მაგრამ არაუგვიანეს 5 სამუშაო დღისა შეაჩერებს უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მოქმედებას და აღნიშნულის შესახებ აცნობებს უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელს. სააგენტო უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელს ასევე, აცნობებს გამოვლენილი დარღვევის შესახებ და დაუწესებს გონივრულ ვადას მის აღმოსაფხვრელად. თუ დადგენილ ვადაში აღმოიფხვრა გამოვლენილი დარღვევა, სააგენტო აღადგენს უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მოქმედებას.

7. ამ მუხლის მე-5 და მე-6 პუნქტებით გათვალისწინებული დარღვევის აღმოსაფხვრელად დაწესებული ვადა შესაძლოა გაგრძელდეს სააგენტოს გადაწყვეტილებით, უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელის მიერ ვადის გაგრძელებასთან დაკავშირებით დასაბუთებული მოთხოვნის წარდგინის შემთხვევაში.



8. შეჩერებული უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მოქმედების აღდგენის შესახებ გადაწყვეტილებას იღებს სააგენტო არაუგვიანეს 5 სამუშაო დღისა მას შემდეგ, რაც უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელი წერილობით აცნობებს სააგენტოს დარღვევის სრულად აღმოფხვრის შესახებ და წარუდგენს სათანადო მტკიცებულებებს, ან განსაზღვრავს მაკორექტირებელ სამოქმედო გეგმას/გეგმებს დარღვევის აღმოსაფხვრელად, რომელიც უნდა შეთანხმდეს სააგენტოსთან.

9. უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელს უფლება აქვს განაგრძოს ამ მუხლის მე-4 პუნქტის მიხედვით განსაზღვრული შეჩერებული საქმიანობა მხოლოდ მას შემდეგ, როდესაც შეჩერებული უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მოქმედების აღდგენის შესახებ ცვლილება სააგენტოს მიერ აისახება უსაფრთხოების სერტიფიკატში/ავტორიზაციაში.

10. უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მოქმედების შეჩერება შესაძლებელია აგრეთვე შემდეგ შემთხვევებში:

ა) როდესაც უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელი მიმართავს სააგენტოს უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის შეჩერების მოთხოვნით;

ბ) როდესაც სააგენტო აღმოაჩენს, რომ უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელი აღარ ახორციელებს უსაფრთხოების სერტიფიკატით/ავტორიზაციით გათვალისწინებულ საქმიანობას სულ მცირე უკანასკნელი 12 თვის განმავლობაში.

11. სააგენტოს მიერ უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მოქმედება შესაძლოა გაუქმდეს შემდეგ შემთხვევებში:

ა) ამ მუხლის მე-4 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ, უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის სრულად შეჩერების შემთხვევაში, როდესაც უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელი იმ დარღვევების აღმოსაფხვრელად, რაც გახდა უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის შეჩერების საფუძველი, არ განახორციელებს შესაბამის ღონისძიებებს დადგენილ ვადაში ან სააგენტოსთან არ შეთანხმებულ შესაბამის მაკორექტირებელ სამოქმედო გეგმას/გეგმებს ან არ ასრულებს მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებულ ვალდებულებებს;

ბ) თუ უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელი წარადგენს მოთხოვნას უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მოქმედების გაუქმების შესახებ;

გ) თუ გამოვლინდება, რომ უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მისაღებად წარდგენილი იყო მცდარი ან ყალბი მონაცემები;

დ) თუ ხდება უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელის ლიკვიდაცია ან რეორგანიზაცია, მისი საქმიანობის საგნის არსებითი ცვლილების მიზნით ან/და უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელი წყვეტს თავის საქმიანობას, როგორც იურიდიული პირი;

ე) თუ უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მფლობელი ამ წესის მე-9 მუხლის მე-12 პუნქტით და მე-10 მუხლის მე-14 პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნების დარღვევებთან დაკავშირებით, სააგენტოს მხრიდან წერილობითი გაფრთხილების მიუხედავად არ მიიღებს შესაბამის ზომებს;

ვ) უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მოქმედების ვადის გასვლის შემთხვევაში.

მუხლი 14. უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის განახლება

1. უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის განახლების მიზნით, გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევისა, სარკინიგზო საწარმო/ინფრასტრუქტურის მენეჯერი მიმართავს სააგენტოს III, IV ან VI დანართებით გათვალისწინებული განცხადების ფორმით, წარუდგენს ცვლილებების აღწერას და შესაბამის დამადასტურებელ მტკიცებულებებს.



2. სარკინიგზო საწარმო/ინფრასტრუქტურის მენეჯერი ვალდებულია უსაფრთხოების სერტიფიკატში/ავტორიზაციაში მითითებული მონაცემების შეცვლის (გარდა უსაფრთხოების სერტიფიკატში/ავტორიზაციაში მითითებული საქმიანობის სახის, ხასიათის, საქმიანობის მასშტაბის ან/და საქმიანობის არეალის მონაცემებისა) დღიდან 5 სამუშაო დღის ვადაში წარუდგინოს სააგენტოს განცხადება უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მონაცემების ცვლილებების შესახებ, მიუთითოს შეცვლილი მონაცემები და წარადგინოს ცვლილების დამადასტურებელი დოკუმენტები. სააგენტო ახდენს უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მონაცემების ცვლილებას განცხადების მიღებიდან არაუგვიანეს 10 სამუშაო დღისა.

3. სააგენტო უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის განახლების შესახებ განცხადების ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებთან ფორმალურ შესაბამისობას ამოწმებს განცხადების მიღებიდან 3 სამუშაო დღის ვადაში.

4. იმ შემთხვევაში, თუ განცხადება და თანდართული დოკუმენტები ფორმალურად შეესაბამება ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებს, სააგენტო განცხადებას იღებს ადმინისტრაციულ წარმოებაში.

5. სააგენტო 2 თვის ვადაში ამოწმებს ცვლილებებს, რომლებიც შევიდა წინა განცხადების ფარგლებში წარდგენილ მტკიცებულებებში, რაც წარმოადგენდა უსაფრთხოების მოქმედი სერტიფიკატის გაცემის/ავტორიზაციის მინიჭების საფუძველს და უზრუნველყოფილია თუ არა მოთხოვნილი ცვლილების ფარგლებში სარკინიგზო ქსელში უსაფრთხოდ ოპერირების შესაძლებლობა/ინფრასტრუქტურის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის აუცილებელი პირობების დაკმაყოფილება.

6. უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის განახლების მიზნით, სააგენტო უფლებამოსილია განახორციელოს განმცხადებლის ინსპექტირება განმცხადებლის ობიექტებზე ვიზიტით.

7. სააგენტო უფლებამოსილია უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის განახლების შესახებ განცხადების განხილვის ნებისმიერ ეტაპზე განმცხადებელს მოსთხოვოს დამატებითი დოკუმენტების წარმოდგენა ან/და ხარვეზის გამოსწორება, რისთვისაც განუსაზღვრავს გონივრულ ვადას. აღნიშნული ვადა განმცხადებლის დასაბუთებული მოთხოვნის საფუძველზე შესაძლოა გახანგრძლივდეს ერთჯერადად, რა დროსაც ჩერდება ადმინისტრაციული წარმოების ვადის დინება.

8. ამ მუხლის მე-7 პუნქტით გათვალისწინებული ხარვეზის აღმოუფხვრელობის ან მოთხოვნილი დოკუმენტების წარმოუდგენლობის შემთხვევაში, სააგენტო უფლებამოსილია მიიღოს გადაწყვეტილება განცხადების განუხილველად დატოვების ან უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის განახლებაზე უარის თქმის შესახებ.

9. იმ შემთხვევაში, როდესაც ხარვეზის აღმოსაფხვრელად საჭიროა განმცხადებლის მიერ კონკრეტული ქმედებების განხორციელება, სააგენტო უფლებამოსილია განმცხადებელს მოსთხოვოს მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმის წარმოდგენა. აღნიშნული ხარვეზის გამოსწორების გზა შეთავაზებული უნდა იქნეს განმცხადებლის მიერ და შეთანხმდეს სააგენტოსთან. ასეთ შემთხვევაში, სააგენტო უფლებამოსილია მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმის შესაბამისად, განახლოს უსაფრთხოების სერტიფიკატი/ავტორიზაცია.

10. განცხადების განხილვის შედეგად, სააგენტოს იღებს ერთ-ერთ შემდეგ გადაწყვეტილებას:

- ა) უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის განახლების შესახებ;
- ბ) უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის შეზღუდულად/ პირობებით განახლების თაობაზე;
- გ) უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის განახლებაზე უარის თქმის შესახებ.

11. სააგენტოსათვის უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის განახლების მოთხოვნით წარდგენილი განცხადება არ გულისხმობს მისი მოქმედების ვადის გაგრძელებას.

12. უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის განახლების დამატებითი წესები შესაძლებელია



თავი VII

საერთო მეთოდები სარკინიგზო უსაფრთხოების მონიტორინგისათვის სარკინიგზო საწარმოსა და ინფრასტრუქტურის მენეჯერის მხრიდან

მუხლი 15. მონიტორინგის საერთო მეთოდები

- წინამდებარე თავი ადგენს უსაფრთხოების საერთო მეთოდებს მონიტორინგისათვის, რომელიც შესაძლებელს ხდის სარკინიგზო სისტემის უსაფრთხოების ეფექტურად მართვას მის ექსპლუატაციასთან, მოვლა-შენახვასა და ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებული საქმიანობის განხორციელებისას, აგრეთვე, საჭიროების შემთხვევაში, მართვის სისტემის გაუმჯობესებას.
- უსაფრთხოების საერთო მეთოდები გამოიყენება:
 - უსაფრთხოების მართვის სისტემის ყველა პროცესისა და პროცედურის, მათ შორის, ტექნიკური, საექსპლუატაციო და ორგანიზაციული რისკების კონტროლის ზომების სწორად გამოყენებისა და ეფექტურობის შესამოწმებლად. შემოწმება მოიცავს ტექნიკურ, საექსპლუატაციო და ორგანიზაციულ ელემენტებს, რომლებიც საჭიროა უსაფრთხოების სერტიფიკატის/ავტორიზაციის მისაღებად;
 - შესამოწმებლად, სწორად გამოიყენება თუ არა უსაფრთხოების მართვის სისტემა მთლიანობაში და აგრეთვე აღწევს თუ არა მოსალოდნელ შედეგებს;
 - შესაბამისი პრევენციული, მაკორექტირებელი ან ორივე ტიპის ზომების მისაღებად, თუ გამოვლენილია ამ პუნქტის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებთან შეუსაბამობის შემთხვევები.
- წინამდებარე მეთოდები ვრცელდება სარკინიგზო საწარმოებსა და ინფრასტრუქტურის მენეჯერებზე უსაფრთხოების სერტიფიკატის ან უსაფრთხოების ავტორიზაციის მიღების შემდეგ.

მუხლი 16. მონიტორინგის პროცესი

- სარკინიგზო საწარმო და ინფრასტრუქტურის მენეჯერი:
 - პასუხისმგებელი არიან ამ თავით გათვალისწინებული მონიტორინგის პროცესის განხორციელებაზე;
 - უზრუნველყოფენ მონიტორინგის განხორციელებას სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სუბიექტებისგან გამოწვეულ რისკებზე ან უფლებამოსილნი არიან სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სუბიექტებს ხელშეკრულების საფუძველზე მოსთხოვონ თავად განხორციელონ მონიტორინგი. ასეთ შემთხვევაში, მონიტორინგი ხორციელდება ამ თავით გათვალისწინებული წესის შესაბამისად.
- მონიტორინგის პროცესი მრავალჯერადი და ეტაპობრივია და მისი შემუშავება ეფუძნება მართვის სისტემით გათვალისწინებულ ყველა პროცესსა და პროცედურას, მათ შორის, ტექნიკური, საექსპლუატაციო და ორგანიზაციული რისკების კონტროლის ზომებს.
- მონიტორინგის პროცესი მოიცავს შემდეგ ღონისძიებებს:
 - მონიტორინგის პრიორიტეტების, სტრატეგიისა და გეგმის განსაზღვრას;
 - ინფორმაციის შეკრებასა და გაანალიზებას;
 - უსაფრთხოების მართვის სისტემით განსაზღვრულ მოთხოვნებთან შეუსაბამობის შემთხვევებისათვის მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმის შემუშავებას;



დ) მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმის შესრულებას, თუ ასეთი გეგმა შემუშავებულია;

ე) მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული ზომების ეფექტიანობის შეფასებას, თუ ასეთი გეგმა შემუშავებულია.

4. უსაფრთხოების მართვის სისტემიდან გამომდინარე, თითოეული სარკინიგზო საწარმო და ინფრასტრუქტურის მენეჯერი პასუხისმგებელია მონიტორინგის სტრატეგიის, პრიორიტეტებისა და გეგმის განსაზღვრაზე.

5. მონიტორინგის პრიორიტეტებად უნდა განისაზღვროს მაღალი რისკების მქონე საკითხები და წინა მონიტორინგის პროცესების შედეგად გამოვლენილი რისკები.

6. მონიტორინგის შედეგად უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს უსაფრთხოების მართვის სისტემის გამოყენებასთან დაკავშირებული შეუსაბამობების გამოვლენა, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს სარკინიგზო შემთხვევები, ინციდენტები, პოტენციური საფრთხეები ან სხვა სახიფათო შემთხვევები და შემდგომში შეუსაბამობის აღმოფხვრა.

7. მონიტორინგის სტრატეგია და გეგმა უნდა განსაზღვრავდეს რაოდენობრივ ან ხარისხობრივ ინდიკატორებს, ან ორივეს ერთობლიობას, რითაც შესაძლებელია:

ა) ადრეული გაფრთხილება მოსალოდნელი შედეგებიდან ნებისმიერი გადახრის შესახებ, ან უზრუნველყოფა, რომ მოსალოდნელი შედეგები მიღწეულ იქნეს გეგმის შესაბამისად;

ბ) ინფორმაციის უზრუნველყოფა არასასურველი შედეგების შესახებ;

გ) გადაწყვეტილებების მიღების პროცესის ხელშეწყობა.

8. ინფორმაციის შეკრება და გაანალიზება გულისხმობს შემდეგს:

ა) ინფორმაციის შეკრება და გაანალიზება ხორციელდება მონიტორინგის პრიორიტეტების, სტრატეგიისა და გეგმის შესაბამისად;

ბ) ამ მუხლის მე-7 პუნქტით გათვალისწინებული თითოეული ინდიკატორის შემთხვევაში ხორციელდება შემდეგი:

ბ.ა) საჭირო ინფორმაციის შეკრება;

ბ.ბ) შეფასება, სწორად ხორციელდება თუ არა პროცესები, პროცედურები, ტექნიკური, საექსპლუატაციო და ორგანიზაციული რისკების კონტროლის ზომები;

ბ.გ) შემოწმება, არის თუ არა პროცესები, პროცედურები, ტექნიკური, საექსპლუატაციო და ორგანიზაციული რისკების კონტროლის ზომები ეფექტური და აღწევნ თუ არა ისინი მოსალოდნელ შედეგებს;

ბ.დ) შეფასება, სწორად გამოიყენება თუ არა, უსაფრთხოების მართვის სისტემა მთლიანობაში და აღწევს თუ არა ის მოსალოდნელ შედეგებს;

ბ.ე) ამ პუნქტის „ბ.ბ“, „ბ.გ“ და „ბ.დ“ ქვეპუნქტებთან შეუსაბამობის გამოვლენილი შემთხვევების გაანალიზება და შეფასება და მათი გამომწვევი მიზეზების განსაზღვრა.

9. შეუსაბამობის გამოვლენილი შემთხვევებისათვის, რომლებიც მიუღებლად ითვლება, უნდა შემუშავდეს მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმა, რომელიც:

ა) განაპირობებს სწორად დანერგული პროცესების, პროცედურების, ტექნიკური, საოპერაციო და ორგანიზაციული რისკების კონტროლის ზომების პრაქტიკაში გამოყენებას; ან

ბ) აუმჯობესებს არსებულ პროცესებს, პროცედურებს, ტექნიკური, საექსპლუატაციო და



ორგანიზაციული რისკების კონტროლის ზომებს; ან

გ) განსაზღვრავს და ნერგავს რისკების კონტროლის დამატებით ზომებს.

10. მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმა მოიცავს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) მიზნები და მოსალოდნელი შედეგები;

ბ) საჭირო მაკორექტირებელი, პრევენციული ზომები ან მათი ერთობლიობა;

გ) ღონისძიებების განხორციელებაზე პასუხისმგებელი პირი;

დ) ღონისძიებების განხორციელების ვადები;

ე) მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული ზომების ეფექტურობის შეფასებაზე პასუხისმგებელი პირი;

ვ) მონიტორინგის პრიორიტეტებზე, სტრატეგიასა და გეგმაზე/გეგმებზე სამოქმედო გეგმის ზეგავლენის შეფასება.

11. ურთიერთდაკავშირებული რისკების მართვის მიზნით, სარკინიგზო საწარმო და ინფრასტრუქტურის მენეჯერი, სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სუბიექტებთან შეთანხმებით, იღებენ გადაწყვეტილებას მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმის ან მისი ნაწილის შესრულებაზე პასუხისმგებელი პირის განსაზღვრის თაობაზე.

12. მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმის შესრულებისას, უნდა აღმოფხვრას გამოვლენილი შეუსაბამობის შემთხვევები.

13. მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული ზომების ეფექტიანობის შეფასება გულისხმობს შემდეგს:

ა) მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმით განსაზღვრული ზომების სწორად განხორციელება, მართებულობა და ეფექტიანობა მოწმდება მონიტორინგის იმავე პროცესის გამოყენებით, რაც აღწერილია წინამდებარე მუხლში;

ბ) მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმის ეფექტიანობის შეფასება მოიცავს შემდეგ ღონისძიებებს:

ბ.ა) შემოწმებას, სწორად და განრიგის შესაბამისად სრულდება თუ არა მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმა;

ბ.ბ) შემოწმებას, მიღწეულია თუ არა მოსალოდნელი შედეგები;

ბ.გ) შემოწმებას, იმის თაობაზე, კვლავ შეესაბამება თუ არა მოცემულ გარემოებებს თავდაპირველი პირობები და მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმით განსაზღვრული რისკების კონტროლის ზომები;

ბ.დ) შემოწმებას, საჭიროა თუ არა რისკების კონტროლის ზომები.

14. მონიტორინგის შედეგად დგინდება მონიტორინგის ანგარიში, რომელიც ხელმისაწვდომია შიდა შეფასების მიზნებისათვის, ასევე სააგენტოსთვის.

15. მონიტორინგის ანგარიში მოიცავს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) მონიტორინგის განხორციელებაზე პასუხისმგებელი ორგანიზაციისა და პერსონალის აღწერას;

ბ) მონიტორინგთან დაკავშირებული ღონისძიების შედეგებს და მიღებულ გადაწყვეტილებებს;

გ) გამოვლენილი შეუსაბამობის აღმოფხვრისთვის განსახორციელებელ აუცილებელი ზომების



ჩამონათვალს, საჭირო შედეგების მისაღწევად.

მუხლი 17. სარკინიგზო დარგის სუბიექტებს შორის ინფორმაციის გაცვლა

1. სარკინიგზო საწარმო, ინფრასტრუქტურის მენეჯერი და სარკინიგზო ტრანსპორტის დარგის სუბიექტები სახელშეკრულებო შეთანხმების მეშვეობით, უზრუნველყოფენ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული შესაბამისი ინფორმაციის ურთიერთგაცვლას, რაც გამომდინარეობს ამ თავით გათვალისწინებული მონიტორინგის პროცესის გამოყენებიდან, რომ მეორე მხარემ შეძლოს ნებისმიერი საჭირო მაკორექტირებელი ღონისძიების განხორციელება, სარკინიგზო სისტემის უსაფრთხოების შესრულების უწყვეტად მიღწევის უზრუნველსაყოფად.

2. თუ მონიტორინგის პროცესის გამოყენებით, სარკინიგზო საწარმო და ინფრასტრუქტურის მენეჯერი გამოავლენენ უსაფრთხოების რისკს დეფექტებისა და კონსტრუქციული შეუსაბამობების ან ტექნიკური მოწყობილობების, მათ შორის, სტრუქტურული ქვესისტემების გაუმართაობების თვალსაზრისით, ამ რისკების შესახებ მათ უნდა აცნობონ სხვა მონაწილე მხარეებს, რომ მათ შეძლონ ნებისმიერი საჭირო მაკორექტირებელი ღონისძიების განხორციელება სარკინიგზო სისტემის უსაფრთხოების შესრულების უწყვეტად მიღწევის უზრუნველსაყოფად.

მუხლი 18. ანგარიშგება

1. ინფრასტრუქტურის მენეჯერები და სარკინიგზო საწარმოები უსაფრთხოების საერთო მეთოდების გამოყენების თაობაზე ატყობინებენ სააგენტოს უსაფრთხოების შესახებ წლიური ანგარიშების მეშვეობით.

2. სააგენტო საკუთარ წლიურ ანგარიშში ასახავს ინფორმაციას სარკინიგზო საწარმოების და ინფრასტრუქტურის მენეჯერების მიერ ამ წესების გამოყენების შესახებ.

თავი VIII

უსაფრთხოების საერთო ინდიკატორები

მუხლი 19. უსაფრთხოების საერთო ინდიკატორების განსაზღვრა

1. წინამდებარე თავი განსაზღვრავს უსაფრთხოების საერთო ინდიკატორებს, ამ ინდიკატორების გაანგარიშებისა და შედგენის გზებს, რომელთაც სააგენტო აქვეყნებს თავის ვებგვერდზე წლიურ ანგარიშში, ინფრასტრუქტურის მენეჯერისა და სარკინიგზო საწარმოსგან მიღებული ინდიკატორების საფუძველზე.

2. თუ წლიური ანგარიშის წარდგენის შემდეგ აღმოჩენილია ახალი ფაქტები ან ცდომილებები, კონკრეტული წლის ინდიკატორებში ცვლილებები ან შესწორებები შეაქვს სააგენტოს არაუგვიანეს მომდევნო წლის ანგარიშში.

მუხლი 20. უსაფრთხოების საერთო ინდიკატორები, მათი განმარტებები და სარკინიგზო შემთხვევების ეკონომიკური ზეგავლენის გაანგარიშების მეთოდები

1. უსაფრთხოების საერთო ინდიკატორები, მათი განმარტებები და სარკინიგზო შემთხვევების ეკონომიკური ზეგავლენის გაანგარიშების მეთოდები განისაზღვრება ამ წესის VII დანართით.

2. ამ მუხლის პირველ პუნქტში გათვალისწინებული უსაფრთხოების საერთო ინდიკატორების საფუძველზე სარკინიგზო დარგის უსაფრთხოების საერთო მიზნები და მათი შესრულების შეფასება ხორციელდება სააგენტოს მიერ დადგენილი წესით.

3. ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების მიზნებისთვის, სარკინიგზო საწარმოები და



ინფრასტრუქტურის მენეჯერები ვალდებული არიან ყოველ კვარტალურად, არაუგვიანეს კვარტალის დასრულების მომდევნო თვის 25 რიცხვისა წარუდგინონ სააგენტოს სარკინიგზო მოძრაობის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მაჩვენებლები ამ წესის VIII დანართის შესაბამისად.

თავი IX

სააგენტო

მუხლი 21. სააგენტოს ამოცანები და ფუნქციები

1. სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროში უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროს ტექნიკურ რეგულირებას ახორციელებს სააგენტო.

2. ამ წესის მიზნებისათვის, სააგენტოს ფუნქციებია:

ა) უსაფრთხოების სერტიფიკატების და უსაფრთხოების ავტორიზაციების გაცემა/მინიჭება (მათ შორის, ვადის გაგრძელება), განახლება, შეჩერება და გაუქმება;

ბ) ამ წესების შესრულებაზე ზედამხედველობის განხორციელება;

გ) ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა საქმეების განხილვა და ადმინისტრაციული სახდელის დადება ამ წესის დარღვევისათვის, საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის შესაბამისად.

3. სააგენტო სარკინიგზო საწარმოებისთვის უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემის და ინფრასტრუქტურის მენეჯერებისათვის უსაფრთხოების ავტორიზაციის მინიჭების შემდეგ საზედამხედველო პროცესს ახორციელებს ინფრასტრუქტურის მენეჯერისა და სარკინიგზო საწარმოს ინსპექტირების, მონიტორინგისა და ზედამხედველობის განხორციელების წესის თანახმად, რომელიც მტკიცდება სააგენტოს დირექტორის ნორმატიული აქტით.

4. ინსპექტირების, მონიტორინგისა და ზედამხედველობის პროცესში, სააგენტოს უფლება აქვს გამოითხოვოს ნებისმიერი დოკუმენტი ან/და ინფორმაცია. სააგენტოს მოთხოვნის შემთხვევაში, მას წვდომა უნდა მიეცეს ინფრასტრუქტურის მენეჯერების, სარკინიგზო საწარმოების და ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირების შენობა-ნაგებობებზე, დანადგარებსა და აღჭურვილობაზე.

მუხლი 22. სააგენტოს წლიური ანგარიში

1. სააგენტო ამზადებს წლიურ ანგარიშს წინა წლის საქმიანობის შესახებ. ანგარიში უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) სარკინიგზო უსაფრთხოების მდგომარეობა, მათ შორის, უსაფრთხოების საერთო ინდიკატორების (CSI) დანერგვა ეროვნულ დონეზე;

ბ) ცვლილებები სარკინიგზო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ კანონმდებლობაში;

გ) გაცემული უსაფრთხოების სერტიფიკატებისა და მინიჭებული უსაფრთხოების ავტორიზაციების შესახებ;

დ) უსაფრთხოების საერთო მეთოდებთან დაკავშირებით სარკინიგზო საწარმოებისა და ინფრასტრუქტურის მენეჯერების მიერ განხორციელებული ღონისძიებების შესახებ;

ე) ინფრასტრუქტურის მენეჯერებზე და სარკინიგზო საწარმოებზე განხორციელებული ზედამხედველობის შედეგები, მათ შორის, მოკლე ინფორმაცია ჩატარებული ინსპექტირებების და აუდიტების რაოდენობისა და შედეგების შესახებ.



2. სააგენტო წლიურ ანგარიშს აქვეყნებს არაუგვიანეს 1 ივნისისა.

თავი X

გარდამავალი დებულებები

მუხლი 23. გარდამავალი დებულებები

2025 წლის 1 იანვრამდე „მეწარმეთა შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად საქართველოში იურიდიულ პირად რეგისტრირებულ და საქართველოს რკინიგზის სისტემაში მოქმედ სარკინიგზო საწარმოებზე და ინფრასტრუქტურის მენეჯერებზე, რომლებიც ექვემდებარებიან უსაფრთხოების სერტიფიკატის მიღებას/ავტორიზაციის მინიჭებას საქართველოს სარკინიგზო კოდექსისა და ამ წესის შესაბამისად, 2025 წლის 1 მაისამდე არ ვრცელდება ამ წესის მე-5 მუხლის მე-9 და მე-11 პუნქტების, მე-9 მუხლის პირველი პუნქტისა და მე-10 მუხლის პირველი და მე-5 პუნქტების მოქმედება, ხოლო თუ აღნიშნული პირები არაუგვიანეს 2025 წლის 1 მაისისა უსაფრთხოების სერტიფიკატის მიღების/ავტორიზაციის მინიჭების მიზნით შესაბამისი განცხადებით მიმართავენ სააგენტოს, მათზე ამ წესის მე-5 მუხლის მე-9 და მე-11 პუნქტების, მე-9 მუხლის პირველი პუნქტისა და მე-10 მუხლის პირველი და მე-5 პუნქტების მოქმედება არ გავრცელდება სააგენტოს მიერ ზემოაღნიშნული განცხადების საფუძველზე გადაწყვეტილების მიღებამდე.

დანართი I

სარკინიგზო საწარმოებთან დაკავშირებული უსაფრთხოების მართვის სისტემის მოთხოვნები

1. ორგანიზაციის კონტექსტი

1.1. ორგანიზაცია ვალდებულია:

ა) აღწეროს მისი საქმიანობის სახე, მასშტაბი და არეალი;

ბ) განსაზღვროს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული სერიოზული რისკები, რომლებიც გამოწვეულია მისი სარკინიგზო საქმიანობით, მიუხედავად იმისა, ამ საქმიანობას უშუალოდ ორგანიზაცია ახორციელებს თუ მისი კონტროლის სფეროში არსებული კონტრაქტორები, პარტნიორები ან მიმწოდებლები;

გ) განსაზღვროს დაინტერესებული მხარეები (მაგალითად, მარეგულირებელი ორგანოები, უწყებები, ინფრასტრუქტურის მენეჯერები, კონტრაქტორები, მიმწოდებლები, პარტნიორები), მათ შორის, სარკინიგზო სისტემის მიღმა არსებული სხვა რელევანტური მხარეები, რომლებიც დაკავშირებულნი არიან უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან;

დ) განსაზღვროს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული კანონმდებლობით გათვალისწინებული და სხვა მოთხოვნები ამ ქვეპუნქტის „გ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ თითოეულ დაინტერესებულ მხარესთან მიმართებით და უზრუნველყოს მათი რეგულარული განახლება;

ე) უზრუნველყოს ამ ქვეპუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნები უსაფრთხოების მართვის სისტემის შემუშავების, დანერგვისა და განახლებისას;

ვ) აღწეროს უსაფრთხოების მართვის სისტემის მოქმედების ფარგლები ამ ქვეპუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული მოთხოვნების გათვალისწინებითა და თავისი საქმიანობის იმ სფეროების მითითებით, რომელსაც მოიცავს ან არ მოიცავს მოცემული უსაფრთხოების მართვის სისტემის მოქმედების ფარგლები.

1.2. წინამდებარე დანართის მიზნებისათვის გამოიყენება შემდეგი განმარტებები:

ა) „საქმიანობის სახე“ ნიშნავს საქმიანობის სახე(ებ)ს, რომელიც ხასიათდება მგზავრების გადაყვანით, ჩქაროსნული მომსახურების ჩათვლით ან მის გარეშე, ტვირთების ტრანსპორტირებით, სახიფათო



ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული მომსახურებით ან მის გარეშე, აგრეთვე, მხოლოდ სამანევრო მომსახურებით და სხვ.;

ბ) „საქმიანობის მასშტაბი“ ნიშნავს მასშტაბს, რომელიც ხასიათდება მგზავრების რაოდენობით და/ან ტვირთების მოცულობით და სარკინიგზო საწარმოს ზომით, სარკინიგზო სექტორში დასაქმებული პირების რაოდენობის თვალსაზრისით;

გ) „საქმიანობის არეალი“ ნიშნავს რკინიგზის ქსელს ან ქსელებს ან მათ განსაზღვრულ ნაწილს, სადაც სარკინიგზო საწარმო გეგმავს ოპერირებას.

2. ლიდერობა

2.1. ლიდერობა და ვალდებულებებისადმი ერთგულება

2.1.1. უმაღლესი რგოლის ხელმძღვანელობამ უნდა გამოავლინოს ლიდერობა და უსაფრთხოების მართვის სისტემის შემუშავებასთან, დანერგვასთან, შენარჩუნებასა და უწყვეტ გაუმჯობესებასთან დაკავშირებული ვალდებულებებისადმი ერთგულება:

ა) უსაფრთხოებასთან მიმართებით ანგარიშვალდებულებისა და პასუხისმგებლობის აღებით;

ბ) ორგანიზაციის სხვადასხვა რგოლის ხელმძღვანელობის მიერ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ვალდებულებისადმი ერთგულების უზრუნველყოფით, მათი საქმიანობის პროცესში და თანამშრომლებთან და კონტრაქტორებთან ურთიერთობისას;

გ) უსაფრთხოების პოლიტიკისა და უსაფრთხოების მიზნების დანერგვის, აღქმისა და ორგანიზაციის სტრატეგიულ მიმართულებასთან შესაბამისობის უზრუნველყოფით;

დ) უსაფრთხოების მართვის სისტემის მოთხოვნების ორგანიზაციის ბიზნესპროცესებში ინტეგრაციის უზრუნველყოფით;

ე) უსაფრთხოების მართვის სისტემისათვის საჭირო რესურსების ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფით;

ვ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკების მართვისას უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობის უზრუნველყოფით;

ზ) თანამშრომლების მოტივირებით, რათა უზრუნველყონ უსაფრთხოების მართვის სისტემის მოთხოვნებთან შესაბამისობა;

თ) უსაფრთხოების მართვის სისტემის უწყვეტი გაუმჯობესების ხელშეწყობით;

ი) ორგანიზაციის საქმიანობასთან დაკავშირებული რისკების იდენტიფიცირებისა და მართვისას უსაფრთხოების საკითხების გათვალისწინებით და იმის დასაბუთებით, თუ როგორ წყდება უსაფრთხოებასა და ბიზნესინტერესებს შორის არსებული კონფლიქტი;

კ) უსაფრთხოების ჯანსაღი კულტურის ხელშეწყობით.

2.2. უსაფრთხოების პოლიტიკა

2.2.1. ორგანიზაციას უნდა გააჩნდეს უსაფრთხოების პოლიტიკის ამსახველი დოკუმენტი, რომელიც:

ა) შეესაბამება ორგანიზაციის სახეს/ტიპს და სარკინიგზო საქმიანობის მასშტაბს;

ბ) დამტკიცებულია ორგანიზაციის უმაღლესი აღმასრულებელი ხელმძღვანელის მიერ;

გ) აქტიურად ხდება აღსრულება, ცნობილია და ხელმისაწვდომია ყველა თანამშრომლისათვის.



2.2.2. უსაფრთხოების პოლიტიკა უნდა:

- ა) მოიცავდეს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ კანონმდებლობით გათვალისწინებულ და სხვა მოთხოვნებთან შესაბამისობის ვალდებულებას;
- ბ) მოიცავდეს უსაფრთხოების მიზნების განსაზღვრისა და ამ მიზნებთან მიმართებით ორგანიზაციის უსაფრთხოების შესრულების შეფასების ჩარჩოს, მეთოდებსა და პრინციპებს;
- გ) მოიცავდეს უსაფრთხოებასთან მიმართებით ორგანიზაციის ან სხვა პირების საქმიანობით გამოწვეული რისკების მართვის ვალდებულებას;
- დ) მოიცავდეს უსაფრთხოების მართვის სისტემის უწყვეტი გაუმჯობესების ვალდებულებას;
- ე) ექვემდებარებოდეს განახლებას ორგანიზაციის სტრატეგიისა და უსაფრთხოების შესრულების შეფასების შესაბამისად.

2.3. ორგანიზაციული ფუნქციები, პასუხისმგებლობა, ანგარიშვალდებულება და უფლებამოსილება

2.3.1. იმ თანამშრომლების პასუხისმგებლობა, ანგარიშვალდებულება და უფლებამოსილება, რომელთა ფუნქციები ზეგავლენას ახდენს უსაფრთხოებაზე (მათ შორის, ხელმძღვანელობა და სხვა პერსონალი, რომლებიც ჩართული არიან უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესრულებაში) უნდა განისაზღვროს ორგანიზაციის ყველა საფეხურზე, გაფორმდეს დოკუმენტურად, გადანაწილდეს და ეცნობოს თანამშრომლებს;

2.3.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ თანამშრომლებს, რომლებსაც ეკისრებათ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესრულების პასუხისმგებლობა, გააჩნდეთ ამ ფუნქციების შესასრულებლად საჭირო უფლებამოსილება, კომპეტენცია, შესაბამისი რესურსები და მათზე უარყოფითად არ ზემოქმედებდეს სხვა ბიზნესსაქმიანობა;

2.3.3. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების გადანაწილება უნდა გაფორმდეს დოკუმენტურად, ეცნობოს ყველა შესაბამის თანამშრომელს, უნდა იყოს მისაღები და გასაგები;

2.3.4. ორგანიზაცია ვალდებულია აღწეროს ამ პუნქტის 2.3.1 ქვეპუნქტით გათვალისწინებული ფუნქციების განაწილება როგორც საკუთარ ბიზნესსაქმიანობაში, ასევე მესამე მხარესთან დაკავშირებულ ურთიერთობებში (იხ. 5.3. (კონტაქტორები, პარტნიორები და მიმწოდებლები)).

2.4. კონსულტაციები თანამშრომლებთან და სხვა მხარეებთან

2.4.1. თანამშრომლებთან და გარე დაინტერესებულ მხარეებთან, საჭიროებისამებრ, ტარდება უსაფრთხოების მართვის სისტემის შემუშავებასთან, განახლებასთან და სრულყოფასთან დაკავშირებული კონსულტაციები მათ პასუხისმგებლობას დაქვემდებარებულ ნაწილში, მათ შორის, საექსპლუატაციო პროცედურების უსაფრთხოების ასპექტებთან დაკავშირებით;

2.4.2. ორგანიზაციამ ხელი უნდა შეუწყოს პერსონალთან კონსულტაციებს თანამშრომლების ჩართულობის, მათი მოსაზრების აღრიცხვისა და მასზე უკუკავშირის მეთოდებისა თუ საშუალებების უზრუნველყოფით.

3. დაგეგმვა

3.1. ღონისძიებები რისკების აღმოსაფხვრელად

3.1.1. რისკების შეფასება.

3.1.1.1. ორგანიზაცია ვალდებულია:

- ა) განსაზღვროს და გააანალიზოს ყველა საექსპლუატაციო, ორგანიზაციული და ტექნიკური რისკი, რაც მნიშვნელოვანია მის მიერ განხორციელებული ოპერაციების საქმიანობის სახეებთან, მასშტაბსა და



არეალთან მიმართებით. ეს რისკები უნდა მოიცავდეს ადამიანურ და ორგანიზაციულ ფაქტორებს, როგორებიცაა სამუშაო დატვირთვა, სამუშაოს ხასიათი, დადლილობა, პროცედურების შესაბამისობა და სხვა დაინტერესებული მხარეების საქმიანობა;

ბ) შეაფასოს ამ პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული რისკები, რისკების შეფასების შესაბამისი მეთოდების გამოყენებით;

გ) შეიმუშაოს და დანერგოს უსაფრთხოების ზომები და განსაზღვროს მათთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობები (იხ. 2.3. (ორგანიზაციული ფუნქციები, პასუხისმგებლობა, ანგარიშვალდებულება და უფლებამოსილება));

დ) შეიმუშაოს უსაფრთხოების ზომების ეფექტურობის მონიტორინგის სისტემა (იხ. 6.1. (მონიტორინგი));

ე) განსაზღვროს სხვა დაინტერესებულ მხარეებთან (როგორცაა სარკინიგზო საწარმოები, ინფრასტრუქტურის მენეჯერები, მწარმოებელი, ტექნიკური მომსახურების მიმწოდებელი, ტექნიკური მომსახურების განმხორციელებელი პირი, სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი, მომსახურების მიმწოდებელი და შესყიდვების განმხორციელებელი პირი) თანამშრომლობის საჭიროება, საერთო რისკებსა და შესაბამისი უსაფრთხოების ზომების დანერგვასთან დაკავშირებით, შესაბამის შემთხვევებში;

ვ) აცნობოს თანამშრომლებსა და ჩართულ გარე მხარეებს რისკების შესახებ (იხ. 4.4. (ინფორმაცია და კომუნიკაცია));

3.1.1.2. რისკების შეფასებისას, ორგანიზაციამ უნდა გაითვალისწინოს უსაფრთხო სამუშაო გარემოს განსაზღვრის, უზრუნველყოფისა და შენარჩუნების საჭიროება, რაც შესაბამისობაშია მოქმედ კანონმდებლობასთან.

3.1.2. ცვლილების დაგეგმვა.

3.1.2.1. ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პოტენციური რისკები და შესაბამისი უსაფრთხოების ზომები (იხ. 3.1.1. (რისკების შეფასება)) ცვლილების განხორციელებამდე (იხ. 5.4. (ცვლილების მართვა)), რისკების მართვის პროცესის შესაბამისად.

3.2. უსაფრთხოების მიზნები და დაგეგმვა

3.2.1. ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს უსაფრთხოების მიზნები შესაბამის ფუნქციებთან მიმართებით შესაბამის საფეხურებზე, რომ შეინარჩუნოს და, პრაქტიკული განხორციელების გონივრული შესაძლებლობის შემთხვევაში, გააუმჯობესოს საკუთარი უსაფრთხოების შესრულება;

3.2.2. უსაფრთხოების მიზნები უნდა:

ა) იყოს ორგანიზაციის უსაფრთხოების პოლიტიკასა და სტრატეგიულ მიზნებთან თავსებადი (შესაბამის შემთხვევებში);

ბ) უკავშირდებოდეს პრიორიტეტულ რისკებს, რომლებიც ზემოქმედებს ორგანიზაციის უსაფრთხოების შესრულებაზე;

გ) ექვემდებარებოდეს შეფასებას და იყოს გაზომვადი;

დ) ითვალისწინებდეს მოქმედ კანონმდებლობით გათვალისწინებულ და სხვა მოთხოვნებს;

ე) განიხილებოდეს მათი მიღწევის მიხედვით და შესაბამისად ხდებოდეს მათი გადასინჯვა;

ვ) იყოს შეტყობინებული.

3.2.3. ორგანიზაციას უნდა ჰქონდეს გეგმა/გეგმები, რომლებიც ასახავს უსაფრთხოების მიზნების



მიღწევის გზებს.

3.2.4. ორგანიზაციამ უნდა აღწეროს უსაფრთხოების მიზნების მიღწევის მონიტორინგისათვის გამოყენებული სტრატეგია და გეგმა/გეგმები (იხ. 6.1 (მონიტორინგი)).

4. მხარდაჭერა

4.1. რესურსები

4.1.1. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს რესურსები, მათ შორის, კომპეტენტური პერსონალი და ეფექტიანი და გამოყენებადი აღჭურვილობებით, რაც საჭიროა უსაფრთხოების მართვის სისტემის შექმნის, დანერგვის, შენარჩუნებისა და უწყვეტი გაუმჯობესებისთვის.

4.2. კომპეტენცია

4.2.1. ორგანიზაციის კომპეტენციების მართვის სისტემა უნდა უზრუნველყოფდეს, რომ პერსონალი, რომელიც ასრულებს ფუნქციებს, რაც ზემოქმედებს უსაფრთხოებაზე, იყოს კომპეტენტური მათზე დაკისრებული უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესასრულებლად (იხ. 2.3. (ორგანიზაციული ფუნქციები, პასუხისმგებლობა, ანგარიშვალდებულება და უფლებამოსილება)), მათ შორის, სულ მცირე შემდეგ საკითხებთან მიმართებით:

ა) კომპეტენციების (მათ შორის, ცოდნა, უნარები, არატექნიკური ქვევები და მიდგომები) განსაზღვრა, რაც საჭიროა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესასრულებლად;

ბ) პრინციპების (საბაზო საგანმანათლებლო დონე, საჭირო ფსიქოლოგიური და ფიზიკური მდგომარეობა) შერჩევა;

გ) პირველადი მომზადება, გამოცდილება და კვალიფიკაცია;

დ) უწყვეტი სწავლება და არსებული კომპეტენციების პერიოდულად განახლება;

ე) კომპეტენციის პერიოდული შეფასება და ფსიქოლოგიური და ფიზიკური მდგომარეობის შემოწმება, რომ უზრუნველყოფილი იყოს კვალიფიკაციებისა და უნარების შენარჩუნება დროთა განმავლობაში;

ვ) უსაფრთხოების მართვის სისტემის შესაბამის ნაწილებთან დაკავშირებული სპეციალური სწავლება უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესრულების მიზნით;

4.2.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს 4.2.1 პუნქტის „გ“, „დ“ და „ვ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული სასწავლო პროგრამა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შემსრულებელი თანამშრომლებისათვის, რაც უზრუნველყოფს:

ა) სასწავლო პროგრამის განხორციელებას კომპეტენციებთან დაკავშირებით განსაზღვრული მოთხოვნებისა და თანამშრომლების ინდივიდუალური საჭიროებების შესაბამისად;

ბ) შესაბამის შემთხვევებში, პერსონალის მუშაობას ყველანაირ საექსპლუატაციო პირობებში (ნორმალური, გართულებული და საგანგებო);

გ) სწავლების ხანგრძლივობისა და კვალიფიკაციის ასამაღლებელი სწავლების სიხშირის შესაბამისობას სასწავლო მიზნებთან;

დ) ჩანაწერების შენახვას ყველა თანამშრომლის შესახებ (იხ. 4.5.3. (დოკუმენტირებული ინფორმაციის მართვა));

ე) სასწავლო პროგრამის რეგულარულად გადასინჯვასა და აუდიტს (იხ. 6.2. (შიდა აუდიტი)) და, საჭიროების შემთხვევაში, ცვლილებების განხორციელებას (იხ. 5.4. (ცვლილების მართვა)).

4.2.3. უნდა არსებობდეს სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების ან სამსახურში ხანგრძლივად



არყოფნის შემდეგ პერსონალის სამუშაო ადგილზე დაბრუნებასთან დაკავშირებული ღონისძიებები, მათ შორის, დამატებითი სწავლების უზრუნველყოფა, თუ განსაზღვრულია ამის საჭიროება.

4.3. ცნობიერება

4.3.1. უმაღლესი ხელმძღვანელობა უნდა უზრუნველყოფდეს, რომ თავად ისინი და მათი თანამშრომლები, რომელთა მიერ შესრულებული ფუნქციები ზემოქმედებს უსაფრთხოებაზე, აცნობიერებდნენ საკუთარი საქმიანობის მნიშვნელობასა და შედეგებს და საკუთარ წვლილს უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობასა და სწორად გამოყენებაში, მათ შორის, უსაფრთხოების მიზნების მიღწევაში (იხ. 3.2. (უსაფრთხოების მიზნები და დაგეგმვა)).

4.4. ინფორმაცია და კომუნიკაცია

4.4.1. ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს შესაბამისი საკომუნიკაციო არხები, რათა უზრუნველყოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გაცვლა ორგანიზაციის სხვადასხვა რგოლს შორის და გარე დაინტერესებულ მხარეებთან, მათ შორის, კონტრაქტორებთან, პარტნიორებთან და მიმწოდებლებთან;

4.4.2. იმ მიზნით, რომ უზრუნველყოფილი იყოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიღწევა გადაწყვეტილებების მიმღებ პირებთან, ორგანიზაციამ უნდა მართოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის განსაზღვრა, მიღება, დამუშავება, ფორმირება და გავრცელება;

4.4.3. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაცია იყოს:

ა) შესაბამისი, სრული და სამიზნე აუდიტორიისათვის აღქმადი;

ბ) აქტუალური;

გ) ზუსტი;

დ) თანმიმდევრული;

ე) მართული (იხ. 4.5.3. (დოკუმენტირებული ინფორმაციის მართვა));

ვ) შეტყობინებული მის ძალაში შესვლამდე;

ზ) მიღებული და აღქმული.

4.5. დოკუმენტირებული ინფორმაცია

4.5.1. უსაფრთხოების მართვის სისტემის დოკუმენტაცია;

4.5.1.1. უნდა არსებობდეს უსაფრთხოების მართვის სისტემის აღწერილობა, მათ შორის:

ა) სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პროცესებისა და საქმიანობების, მათ შორის, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციებისა და შესაბამისი პასუხისმგებლობის განსაზღვრა და აღწერა (იხ. 2.3. (ორგანიზაციული ფუნქციები, პასუხისმგებლობა, ანგარიშვალდებულება და უფლებამოსილება));

ბ) აღნიშნული პროცესების ურთიერთქმედება;

გ) პროცედურები და სხვა დოკუმენტები, სადაც აღწერილია, როგორ ხორციელდება აღნიშნული პროცესები;

დ) კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების განსაზღვრა, გაწეული მომსახურების ტიპისა და მასშტაბის აღწერასთან ერთად;



ე) ხელშეკრულებებისა და სხვა საქმიანი შეთანხმებების განსაზღვრა, რომლებიც გაფორმებულია ორგანიზაციასა და ამ ქვეპუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრულ სხვა მხარეებს შორის, რაც საჭიროა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ორგანიზაციის რისკებისა და კონტრაქტორების გამოყენებასთან დაკავშირებული რისკების სამართავად;

ვ) მითითება დოკუმენტურ ინფორმაციაზე, რასაც ითხოვს წინამდებარე მოთხოვნები.

4.5.1.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს უსაფრთხოების შესახებ ყოველწლიური ანგარიშის წარდგენა სააგენტოსათვის საქართველოს სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის შესაბამისად, მათ შორის:

ა) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი ცვლილებების მიმოხილვა;

ბ) ორგანიზაციის უსაფრთხოების მიზნები მომდევნო წლისათვის/წლებისათვის და რამდენად მოქმედებს უსაფრთხოების სერიოზული რისკები ამ უსაფრთხოების მიზნების დასახვაზე;

გ) სარკინიგზო შემთხვევის/ინციდენტის შიდა მოკვლევის (იხ. 7.1. (სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების საფუძველზე მიღებული გამოცდილება)) და მონიტორინგთან დაკავშირებული სხვა საქმიანობის (იხ. 6.1. (მონიტორინგი), 6.2. (შიდა აუდიტი) და 6.3. (შეფასება ხელმძღვანელობის მხრიდან)) შედეგები, საქართველოს სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის მე-2 თავის შესაბამისად;

დ) მოკვლევის ბიუროს მიერ განსაზღვრული შესასრულებელი რეკომენდაციების მხრივ მიღწეული პროგრესის ამსახველი დეტალები (იხ. 7.1. (სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების საფუძველზე მიღებული გამოცდილება));

ე) ორგანიზაციის უსაფრთხოების მაჩვენებლები, რომლებიც განსაზღვრულია ორგანიზაციის მიერ უსაფრთხოების შესრულების შესაფასებლად (იხ. 6.1. (მონიტორინგი));

ვ) შესაბამის შემთხვევებში, ორგანიზაციის მიერ სახიფათო ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული საქმიანობის შესახებ, სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესით გათვალისწინებული ყოველწლიური ანგარიშის დასკვნები.

4.5.2. შედგენა და განახლება.

4.5.2.1. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს შესაბამისი ფორმატებისა და საშუალებების გამოყენება უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული ინფორმაციის დოკუმენტირებისას და განახლებისას.

4.5.3. დოკუმენტირებული ინფორმაციის მართვა.

4.5.3.1. ორგანიზაციამ უნდა მართოს უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული დოკუმენტირებული ინფორმაცია, კერძოდ, მისი შენახვა, გავრცელება და ცვლილებების კონტროლი, რომ უზრუნველყოს მისი ხელმისაწვდომობა, შესაბამისობა და დაცვა, შესაბამის შემთხვევებში.

4.6. ადამიანური და ორგანიზაციული ფაქტორების ურთიერთქმედება

4.6.1. ორგანიზაციამ უნდა ცხადყოს სისტემური მიდგომა უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფარგლებში ადამიანური და ორგანიზაციული ფაქტორების ურთიერთქმედებასთან მიმართებით. ეს მიდგომა უნდა:

ა) მოიცავდეს სტრატეგიის შემუშავებას, ადამიანური და ორგანიზაციული ფაქტორების სფეროდან გამოცდილებისა და აღიარებული მეთოდების გამოყენებას;

ბ) მიემართებოდეს რისკების აღმოფხვრას, რომლებიც დაკავშირებულია მოწყობილობების პროექტირებასა და გამოყენებასთან, ფუნქციებთან, სამუშაო პირობებსა და ორგანიზაციულ ღონისძიებებთან, რაც უნდა ითვალისწინებდეს როგორც ადამიანურ შესაძლებლობებს, ასევე, შესაძლებლობების ფარგლებსა და ზეგავლენას სამუშაოს შესრულების ხარისხზე.



5. ექსპლუატაცია

5.1. ოპერაციული დაგეგმვა და მართვა

5.1.1. საკუთარი საექსპლუატაციო პროცესების დაგეგმვისას, განხორციელებისა და შეფასებისას, ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ ექსპლუატაციისას:

ა) გამოიყენებოდეს რისკის დაშვების კრიტერიუმები და უსაფრთხოების ზომები (იხ. 3.1.1. (რისკების მართვა));

ბ) არსებობდეს გეგმა/გეგმები უსაფრთხოების მიზნების მისაღწევად (იხ. 3.2. (უსაფრთხოების მიზნები და დაგეგმვა));

გ) გროვდებოდეს ინფორმაცია ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ღონისძიებების სწორად გამოყენებისა და ეფექტურობის შესაფასებლად (იხ. 6.1. (მონიტორინგი));

5.1.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ მისი ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ღონისძიებები შეესაბამებოდეს მოქმედი კანონმდებლობით უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით განსაზღვრულ მოთხოვნებსა და სხვა შესაბამის მოთხოვნებს (იხ. 1. (ორგანიზაციის კონტექსტი));

5.1.3. რისკების მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია საექსპლუატაციო საქმიანობის უსაფრთხოებისათვის (იხ. 3.1.1. (რისკების შეფასება)), გასათვალისწინებელია სულ მცირე შემდეგი:

ა) მატარებლების არსებული და ახალი მარშრუტებისა და მომსახურების დაგეგმვა, მათ შორის, ახალი ტიპის სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენება, გარე მხარეებისაგან სატრანსპორტო საშუალებების იჯარით აღება ან/და პერსონალის დაქირავება, ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელ პირებთან მოვლა-შენახვასა და ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გაცვლა საექსპლუატაციო მიზნებისათვის;

ბ) მატარებლების მოძრაობის განრიგების შედგენა და შესრულება;

გ) მატარებლებისა და სატრანსპორტო საშუალებების მომზადება მოძრაობამდე, მსვლელობისთვის, მათ შორის, მატარებლის შემადგენლობა და შემოწმება გასვლამდე;

დ) მატარებლების ან სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა სხვადასხვა საექსპლუატაციო პირობებში (ნორმალური, გაუარესებული გართულებული და საგანგებო);

ე) ექსპლუატაციიდან ამოღების მოთხოვნებისა და ექსპლუატაციაში დაბრუნების შეტყობინების ოპერაციების ადაპტირება, რაც გაცემულია ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირების მიერ;

ვ) ავტორიზაციები სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობისთვის;

ზ) მემანქანის კაბინებსა და მატარებლების მოძრაობის მართვის ცენტრებში გამოყენებული ინტერფეისების თავსებადობა ერთმანეთთან და აგრეთვე ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პერსონალის მიერ გამოყენებულ მოწყობილობებთან.

5.1.4. ფუნქციების განაწილების მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია საექსპლუატაციო საქმიანობის უსაფრთხოებისათვის, ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს მატარებლებისა და სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხო მოძრაობის კოორდინაცია-მართვის პასუხისმგებლობები, აგრეთვე, როგორ არის გადანაწილებული ფუნქციები, რომლებიც ზეგავლენას ახდენს მომსახურების უსაფრთხო მიწოდებაზე, ორგანიზაციის ფარგლებში კომპეტენტურ თანამშრომლებზე (იხ. 2.3. (ორგანიზაციული ფუნქციები, პასუხისმგებლობა, ანგარიშვალდებულება და უფლებამოსილება)) და შესაბამის შემთხვევებში, სხვა გარე კვალიფიციურ მხარეებზე (იხ. 5.3. (კონტრაქტორები, პარტნიორები და მიმწოდებლები)).

5.1.5. ინფორმაციისა და კომუნიკაციის მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია



საექსპლუატაციო საქმიანობის უსაფრთხოებისათვის (იხ. 4.4. (ინფორმაცია და კომუნიკაცია)), შესაბამის პერსონალს (მაგალითად, მატარებლის ეკიპაჟი) უნდა გაეწიოს კონსულტაცია რეისთან დაკავშირებული ნებისმიერი კონკრეტული სპეციფიკური პირობების, მათ შორის, შესაბამისი ცვლილებების შესახებ, რამაც შეიძლება განაპირობოს საფრთხე, დროებითი ან მუდმივი საექსპლუატაციო შეზღუდვები (მაგალითად, სატრანსპორტო საშუალებების კონკრეტული ტიპიდან ან კონკრეტული მარშრუტებიდან გამომდინარე) და შესაბამის შემთხვევებში, გადაზიდვებთან დაკავშირებული განსაკუთრებული პირობები;

5.1.6. კომპეტენციის მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია საექსპლუატაციო საქმიანობის უსაფრთხოებისათვის (იხ. 4.2. (კომპეტენცია)), ორგანიზაციამ, მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად (იხ. 1. (ორგანიზაციის კონტექსტი)), საკუთარი თანამშრომლებისათვის უნდა უზრუნველყოს:

ა) სასწავლო და სამუშაო ინსტრუქციების შესაბამისობა და მაკორექტირებელი ზომების მიღება, საჭიროების შემთხვევაში;

ბ) სპეციალური მომზადება მოსალოდნელი ცვლილებების შემთხვევაში, რაც ზემოქმედებს სამუშაოს შესრულებაზე ან ფუნქციების განაწილებაზე;

გ) შესაბამისი ზომების მიღება სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების შემდეგ.

5.2. აქტივების მართვა

5.2.1. ორგანიზაციამ უნდა მართოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკები ფიზიკურ აქტივებთან მიმართებით მათი სასიცოცხლო ციკლის განმავლობაში (იხ. 3.1.1. (რისკების შეფასება)), პროექტირებიდან განკარგვამდე და უნდა შეასრულოს ადამიანურ ფაქტორებთან დაკავშირებული მოთხოვნები სასიცოცხლო ციკლის ყველა ეტაპზე.

5.2.2. ორგანიზაცია ვალდებულია:

ა) უზრუნველყოს აქტივების დანიშნულებისამებრ გამოყენება და შეინარჩუნოს მათი უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობა;

ბ) მართოს აქტივები ნორმალურ და გართულებულ საექსპლუატაციო პირობებში;

გ) რაც შეიძლება დროულად გამოავლინოს საექსპლუატაციო მოთხოვნებთან შეუსაბამობის პრაქტიკული შემთხვევები, აქტივის ექსპლუატაციამდე ან ექსპლუატაციისას, მათ შორის, საჭიროების შემთხვევაში, გამოიყენოს ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული შეზღუდვები, რომ უზრუნველყოს აქტივის უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობა (იხ. 6.1. (მონიტორინგი));

5.2.3. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ მისი აქტივების მართვის ღონისძიებები, შესაბამის შემთხვევებში, აკმაყოფილებდეს მოქმედი კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ყველა არსებით მოთხოვნასა და ნებისმიერ სხვა შესაბამის მოთხოვნას (იხ. 1. (ორგანიზაციის კონტექსტი));

5.2.4. რისკების მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების უზრუნველსაყოფად (იხ. 3.1.1. (რისკების შეფასება)), გასათვალისწინებელია, სულ მცირე, შემდეგი:

ა) მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების საჭიროების განსაზღვრა აქტივის უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესანარჩუნებლად, რაც ეფუძნება აქტივის გეგმურ და ფაქტობრივ გამოყენებას, აგრეთვე, მის საპროექტო მახასიათებლებს;

ბ) მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურებისათვის აქტივის ექსპლუატაციიდან ამოღების მართვა, როდესაც გამოვლენილია დეფექტი ან აქტივის მდგომარეობა უარესდება და სცდება უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობის ფარგლებს, როგორც ეს გათვალისწინებულია ამ ქვეპუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით;

გ) აქტივის ექსპლუატაციაში დაბრუნების მართვა, მათ შორის ტექნიკური მომსახურების შემდეგ



აქტივის გამოყენებასთან დაკავშირებული შესაძლო შეზღუდვებით, რომ უზრუნველყოფილი იყოს მისი უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობა;

დ) მონიტორინგისა და საზომი აღჭურვილობების მართვა მათი დანიშნულებისამებრ გამოყენებისათვის ვარგისიანობის უზრუნველსაყოფად.

5.2.5. ინფორმაციისა და კომუნიკაციის მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია აქტივების უსაფრთხო მართვისათვის (იხ. 4.4. (ინფორმაცია და კომუნიკაცია)), ორგანიზაციამ უნდა გაითვალისწინოს შემდეგი:

ა) შესაბამისი ინფორმაციის გაცვლა ორგანიზაციის ფარგლებში ან გარე ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირისთვის (იხ. 5.3. (კონტრაქტორები, პარტნიორები და მიმწოდებლები)), კერძოდ, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული გაუმართაობის, სარკინიგზო შემთხვევების, ინციდენტებისა და აქტივის გამოყენებასთან დაკავშირებული შესაძლო შეზღუდვების შესახებ;

ბ) საჭირო ინფორმაციის, მათ შორის, ამ ქვეპუნქტის „ა“ ქვეპუნქტთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიკვლევადობა (იხ. 4.4. (ინფორმაცია და კომუნიკაცია და 4.5.3. დოკუმენტირებული ინფორმაციის მართვა));

გ) ჩანაწერების, მათ შორის, აქტივების უსაფრთხოებაზე ზემოქმედი ცვლილებების მართვის ამსახველი ჩანაწერების წარმოება და შენახვა/გამოყენება (იხ. 5.4. (ცვლილების მართვა)).

5.3. კონტრაქტორები, პარტნიორები და მიმწოდებლები

5.3.1. ორგანიზაციამ უნდა გამოავლინოს და მართოს აუტოსორსინგით გადაცემული საქმიანობიდან, მათ შორის, კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების საქმიანობიდან ან მათთან თანამშრომლობიდან გამომდინარე რისკები უსაფრთხოებასთან მიმართებით;

5.3.2. ამ პუნქტის 5.3.1. ქვეპუნქტით გათვალისწინებული უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკების მართვის მიზნით, ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების შერჩევის კრიტერიუმები და მათ მიერ შესასრულებელი სახელშეკრულებო მოთხოვნები, მათ შორის:

ა) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული კანონმდებლობით გათვალისწინებული და სხვა მოთხოვნები (იხ. 1. (ორგანიზაციის კონტექსტი));

ბ) ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ფუნქციების შესასრულებლად საჭირო კომპეტენციის დონე (იხ. 4.2. (კომპეტენცია));

გ) შესასრულებელ ფუნქციებთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობა;

დ) მოსალოდნელი უსაფრთხოების შესრულება, რომლებიც უნდა შენარჩუნდეს ხელშეკრულების მოქმედების პერიოდში;

ე) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გაცვლის ვალდებულება (იხ. 4.4. (ინფორმაცია და კომუნიკაცია));

ვ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული დოკუმენტების მიკვლევადობა (იხ. 4.5. (დოკუმენტირებული ინფორმაცია)).

5.3.3. სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის მე-7 თავის შესაბამისად, ორგანიზაციამ მონიტორინგი უნდა გაუწიოს:

ა) კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების საქმიანობისა და ოპერაციების უსაფრთხოების შესრულებას, რომ უზრუნველყოფილი იყოს ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებთან შესაბამისობა;



ბ) კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების გაცნობიერებულობას უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ რისკებთან მიმართებით, რომლებიც შეიძლება მათ შეუქმნან ორგანიზაციის ოპერაციებს.

5.4. ცვლილების მართვა

5.4.1. ორგანიზაციამ უნდა დანერგოს და მართოს ცვლილებები უსაფრთხოების მართვის სისტემაში უსაფრთხოების შესრულების შენარჩუნების ან გაუმჯობესების მიზნით. აღნიშნული უნდა მოიცავდეს ცვლილების მართვის სხვადასხვა ეტაპზე მიღებულ გადაწყვეტილებებსა და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკების შემდგომ შეფასებას (იხ. 3.1.1. (რისკების შეფასება)).

5.5. საგანგებო სიტუაციის მართვა

5.5.1. ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს საგანგებო სიტუაციები და შესაბამისი დროული ზომები (იხ. 3.1.1. (რისკების მართვა)) მათი მართვისა და ნორმალური საექსპლუატაციო პირობების აღდგენის მიზნით.

5.5.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ საგანგებო სიტუაციების თითოეული განსაზღვრული სახეობის შემთხვევაში:

- ა) შესაძლებელი იყოს საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურებთან ოპერატიულად დაკავშირება;
- ბ) საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურების შესაბამისი ინფორმაციით სრულად უზრუნველყოფა როგორც წინასწარ, საგანგებო სიტუაციაზე რეაგირებისათვის მოსამზადებლად, ისე საგანგებო სიტუაციის დროს;
- გ) შიდა პირველადი დახმარების გაწევა.

5.5.3. ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს და დოკუმენტურად გააფორმოს ყველა ჩართული მხარის ფუნქციები და პასუხისმგებლობა;

5.5.4. ორგანიზაციას უნდა ჰქონდეს საგანგებო შემთხვევაში სამოქმედო გეგმები, მზადყოფნაში მოყვანასა და ინფორმაციასთან დაკავშირებული ზომები, მათ შორის, ღონისძიებები, რომ:

- ა) მზადყოფნაში მოიყვანოს საგანგებო სიტუაციების მართვაზე პასუხისმგებელი ყველა თანამშრომელი;
- ბ) მიაწოდოს ინფორმაცია ყველა მხარეს (მაგალითად, ინფრასტრუქტურის მენეჯერს, კონტრაქტორებს, კომპეტენტურ ორგანოებს, საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურებს), მათ შორის, მიაწოდოს საგანგებო სიტუაციებში მოქმედების ინსტრუქციები მგზავრებს;
- გ) მიიღოს ნებისმიერი საჭირო გადაწყვეტილება საგანგებო სიტუაციის სახეობის შესაბამისად.

5.5.5. ორგანიზაციამ უნდა აღწეროს, როგორაა განაწილებული საგანგებო სიტუაციების მართვისათვის გათვალისწინებული რესურსები და საშუალებები (იხ. 4.1. (რესურსები)) და როგორაა განსაზღვრული სასწავლო მოთხოვნები (იხ. 4.2. (კომპეტენცია));

5.5.6. საგანგებო სიტუაციებთან დაკავშირებული ღონისძიებები რეგულარულად უნდა შემოწმდეს სხვა დაინტერესებულ მხარეებთან ერთად და საჭიროების შემთხვევაში, განახლდეს;

5.5.7. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს ინფრასტრუქტურის მენეჯერის იოლად და დაყოვნების გარეშე დაკავშირება კომპეტენტურ პასუხისმგებელ პერსონალთან, რომელსაც გააჩნია შესაბამისი ენობრივი უნარები, და ინფრასტრუქტურის მენეჯერის შესაბამისი ინფორმაციით უზრუნველყოფა;

5.5.8. ორგანიზაციას უნდა ჰქონდეს ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელ პირთან და სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალების მფლობელთან საგანგებო შემთხვევაში დასაკავშირებელი პროცედურა.

6. შესრულების შეფასება



6.1. მონიტორინგი

6.1.1. ორგანიზაციამ მონიტორინგი უნდა აწარმოოს სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის მე-7 თავის შესაბამისად, რომ:

ა) შეამოწმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის ყველა პროცესისა და პროცედურის, მათ შორის, უსაფრთხოების საექსპლუატაციო, ორგანიზაციული და ტექნიკური ზომების სწორად გამოყენება და ეფექტურობა;

ბ) შეამოწმოს, უსაფრთხოების მართვის სისტემის სწორად გამოყენება მთლიანობაში და მის მიერ მოსალოდნელი შედეგების მიღწევა;

გ) მოიკვლიოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის შესაბამისობა სარკინიგზო უსაფრთხოების წესითა და წინამდებარე დანართით გათვალისწინებულ მოთხოვნებთან;

დ) განსაზღვროს, დაადგინოს და შეაფასოს, საჭიროებისამებრ, მაკორექტირებელი ზომების (იხ. 7.2. (უწყვეტი გაუმჯობესება)) ეფექტურობა, თუ გამოვლენილია ამ ქვეპუნქტის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტებთან შეუსაბამობის შემთხვევა.

6.1.2. ორგანიზაციამ უნდა აწარმოოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესრულების რეგულარული მონიტორინგი ორგანიზაციის ფარგლებში ყველა საფეხურზე და უნდა მოახდინოს ჩარევა, თუ ეს ფუნქციები სათანადოდ არ სრულდება.

6.2. შიდა აუდიტი

6.2.1. ორგანიზაციამ შიდა აუდიტები უნდა ჩაატაროს დამოუკიდებლად, მიუკერძოებლად და გამჭვირვალედ, რომ შეკრიბოს და გაანალიზოს ინფორმაცია მისი მონიტორინგის მიზნებისათვის (იხ. 6.1. (მონიტორინგი)), რაც მოიცავს:

ა) გეგმური შიდა აუდიტების განრიგს, რომელიც შეიძლება გადაისინჯოს წინა აუდიტებისა და შესრულების მონიტორინგის შედეგებიდან გამომდინარე;

ბ) კომპეტენტური აუდიტორების განსაზღვრა-შერჩევას (იხ. 4.2. (კომპეტენცია));

გ) აუდიტების შედეგების ანალიზსა და შეფასებას;

დ) მაკორექტირებელი ან გაუმჯობესებისკენ მიმართული ზომების საჭიროების განსაზღვრას;

ე) აღნიშნული ზომების შესრულებისა და ეფექტურობის შემოწმებას;

ვ) აუდიტების ჩატარებასა და შედეგებთან დაკავშირებულ დოკუმენტაციას;

ზ) აუდიტების შედეგების გაცნობას უმაღლესი რგოლის ხელმძღვანელობისათვის.

6.3. შეფასება ხელმძღვანელობის მხრიდან

6.3.1. უმაღლესი რგოლის ხელმძღვანელობამ რეგულარულად უნდა შეაფასოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის შესაბამისობა და ეფექტურობა და უნდა გაითვალისწინოს, სულ მცირე, შემდეგი:

ა) ხელმძღვანელობის მხრიდან ჩატარებული წინა შეფასებებით განსაზღვრული შესასრულებელი ღონისძიებების თვალსაზრისით მიღწეული პროგრესი;

ბ) შიდა და გარე გარემოების ცვლილება (იხ. 1. (ორგანიზაციის კონტექსტი));

გ) ორგანიზაციის უსაფრთხოების შესრულება, რაც დაკავშირებულია:



გ.ა) მის მიერ საკუთარი უსაფრთხოების მიზნების მიღწევასთან;

გ.ბ) მონიტორინგთან მიმართებით მისი საქმიანობის შედეგებთან, მათ შორის, შიდა აუდიტების დასკვნებთან, აგრეთვე, სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების შიდა მოკვლევებთან და შესაბამისი ღონისძიებების სტატუსთან;

გ.გ) სააგენტოს მიერ განხორციელებული საზედამხედველო საქმიანობის შედეგებთან;

დ) გაუმჯობესებასთან დაკავშირებული რეკომენდაციები.

6.3.2. ხელმძღვანელობის მხრიდან ჩატარებული შეფასების შედეგებზე დაყრდნობით, უმაღლესი რგოლის ხელმძღვანელობამ უნდა აიღოს ზოგადი პასუხისმგებლობა უსაფრთხოების მართვის სისტემაში საჭირო ცვლილებების დაგეგმვასა და განხორციელებაზე.

7. გაუმჯობესება

7.1. სარკინიგზო შემთხვევების და ინციდენტების საფუძველზე მიღებული გამოცდილება

7.1.1. ორგანიზაციის სარკინიგზო ოპერაციებთან საქმიანობასთან დაკავშირებული სარკინიგზო შემთხვევები და ინციდენტები უნდა:

ა) იქნას შეტყობინებული, აღრიცხული, მოკვლეული და გაანალიზებული მათი გამომწვევი მიზეზების დასადგენად;

ბ) ეცნობოს მოკვლევის ბიუროს შესაბამის შემთხვევებში.

7.1.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს:

ა) სააგენტოს, მოკვლევის ბიუროს და დარგობრივი/შიდა მოკვლევების საფუძველზე გაცემული რეკომენდაციების შეფასება და შესრულება, საჭიროების ან დავალების შემთხვევაში;

ბ) სხვა დაინტერესებული მხარეების, როგორებიცაა სარკინიგზო საწარმოები, ინფრასტრუქტურის მენეჯერები, ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირები და სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებების მფლობელები, ანგარიშებისა და მათგან მიღებული ინფორმაციის განხილვა და გათვალისწინება.

7.1.3. ორგანიზაციამ უნდა გამოიყენოს მოკვლევასთან დაკავშირებული ინფორმაცია რისკების შეფასების გასაანალიზებლად (იხ. 3.1.1. (რისკების შეფასება)), რომ მიღებული გამოცდილება ემსახურებოდეს უსაფრთხოების გაუმჯობესებას და, შესაბამის შემთხვევებში, მაკორექტირებელი ან/და გაუმჯობესებისკენ მიმართული ზომების გატარებას (იხ. 5.4. (ცვლილების მართვა)).

7.2. უწყვეტი გაუმჯობესება

7.2.1. ორგანიზაცია უწყვეტად უნდა აუმჯობესებდეს საკუთარი უსაფრთხოების მართვის სისტემის შესაბამისობასა და ეფექტურობას, სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის მე-7 თავის შესაბამისად და სულ მცირე, შემდეგი ღონისძიებების გათვალისწინებით:

ა) მონიტორინგი (იხ. 6.1. (მონიტორინგი));

ბ) შიდა აუდიტი (იხ. 6.2. (შიდა აუდიტი));

გ) შეფასება ხელმძღვანელობის მხრიდან (იხ. 6.3. (შეფასება ხელმძღვანელობის მხრიდან));

დ) სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების საფუძველზე მიღებული გამოცდილება (იხ. 7.1. (სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების საფუძველზე მიღებული გამოცდილება)).

7.2.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს პერსონალისა და სხვა დაინტერესებული მხარეების



მამოტივირებელი ღონისძიებები, რომ ისინი აქტიურად მონაწილეობდნენ უსაფრთხოების გაუმჯობესებაში, ორგანიზაციული სწავლების პროცესში საკუთარი მონაწილეობის უზრუნველყოფით;

7.2.3. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს სტრატეგია საკუთარი უსაფრთხოების კულტურის უწყვეტი სრულყოფისათვის და უნდა ეყრდნობოდეს გამოცდილებასა და აღიარებულ მეთოდებს ქცევასთან დაკავშირებული პრობლემების გამოსავლენად, რაც ზემოქმედებს უსაფრთხოების მართვის სისტემის სხვადასხვა ნაწილზე, და ზომების მისაღებად ამ პრობლემების გადაჭრის მიზნით.

დანართი II

ინფრასტრუქტურის მენეჯერებთან დაკავშირებული უსაფრთხოების მართვის სისტემის მოთხოვნები

1. ორგანიზაციის კონტექსტი

1.1. ორგანიზაცია ვალდებულია:

ა) აღწეროს მისი საქმიანობის ხასიათი და მასშტაბი;

ბ) განსაზღვროს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული სერიოზული რისკები, რომლებიც გამოწვეულია მისი სარკინიგზო საქმიანობით, მიუხედავად იმისა, ამ საქმიანობას უშუალოდ ორგანიზაცია ახორციელებს თუ მისი კონტროლის სფეროში არსებული კონტრაქტორები, პარტნიორები ან მიმწოდებლები;

გ) განსაზღვროს დაინტერესებული მხარეები (მაგალითად, მარეგულირებელი ორგანოები, უწყებები, სარკინიგზო საწარმოები, ინფრასტრუქტურის მენეჯერები, კონტრაქტორები, მიმწოდებლები, პარტნიორები), მათ შორის, სარკინიგზო სისტემის მიღმა არსებული სხვა რელევანტური მხარეები, რომლებიც დაკავშირებულნი არიან უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან;

დ) განსაზღვროს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული კანონმდებლობით გათვალისწინებული და სხვა მოთხოვნები ამ ქვეპუნქტის „გ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ თითოეულ დაინტერესებულ მხარესთან მიმართებით და უზრუნველყოს მათი რეგულარული განახლება;

ე) უზრუნველყოს ამ ქვეპუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნები უსაფრთხოების მართვის სისტემის შემუშავების, დანერგვისა და განახლებისას;

ვ) აღწეროს უსაფრთხოების მართვის სისტემის მოქმედების ფარგლები ამ ქვეპუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული მოთხოვნების გათვალისწინებითა და თავისი საქმიანობის იმ სფეროების მითითებით, რომელსაც მოიცავს ან არ მოიცავს მოცემული უსაფრთხოების მართვის სისტემის მოქმედების ფარგლები.

1.2. წინამდებარე დანართის მიზნებისათვის გამოიყენება შემდეგი განმარტებები:

ა) „ხასიათი“ ინფრასტრუქტურის მენეჯერების მიერ განხორციელებულ სარკინიგზო საქმიანობასთან მიმართებით ნიშნავს საქმიანობის დახასიათებას მისი ფარგლების, მათ შორის, ინფრასტრუქტურის საპროექტო მახასიათებლების და კონსტრუქციის, ინფრასტრუქტურის მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების, მოძრაობის დაგეგმვის, მოძრაობის მართვისა და კონტროლის და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის გამოყენების, მათ შორის, სარკინიგზო ხაზების დახასიათების, მგზავრების გადაყვანის ან/და ტვირთების გადაზიდვის მიხედვით;

ბ) „მასშტაბი“ ინფრასტრუქტურის მენეჯერების მიერ განხორციელებულ სარკინიგზო საქმიანობასთან მიმართებით ნიშნავს მასშტაბს, რომელიც ხასიათდება სარკინიგზო ლიანდაგის სიგრძით და ინფრასტრუქტურის მენეჯერის სავარაუდო ზომით, მის მიერ სარკინიგზო სექტორში დასაქმებული პირების რაოდენობის თვალსაზრისით.

2. ლიდერობა

2.1. ლიდერობა და ვალდებულებებისადმი ერთგულება



უმაღლესი რგოლის ხელმძღვანელობამ უნდა გამოავლინოს ლიდერობა და უსაფრთხოების მართვის სისტემის შემუშავებასთან, დანერგვასთან, შენარჩუნებასა და უწყვეტ გაუმჯობესებასთან დაკავშირებული ვალდებულებებისადმი ერთგულება:

ა) უსაფრთხოებასთან მიმართებით ანგარიშვალდებულებისა და პასუხისმგებლობის აღებით;

ბ) ორგანიზაციის სხვადასხვა რგოლის ხელმძღვანელობის მიერ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ვალდებულებისადმი ერთგულების უზრუნველყოფით, მათი საქმიანობის პროცესში და თანამშრომლებთან და კონტრაქტორებთან ურთიერთობისას;

გ) უსაფრთხოების პოლიტიკისა და უსაფრთხოების მიზნების დანერგვის, აღქმისა და ორგანიზაციის სტრატეგიულ მიმართულებასთან შესაბამისობის უზრუნველყოფით;

დ) უსაფრთხოების მართვის სისტემის მოთხოვნების ორგანიზაციის ბიზნესპროცესებში ინტეგრაციის უზრუნველყოფით;

ე) უსაფრთხოების მართვის სისტემისათვის საჭირო რესურსების ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფით;

ვ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკების მართვისას უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობის უზრუნველყოფით;

ზ) თანამშრომლების მოტივირებით, რათა უზრუნველყონ უსაფრთხოების მართვის სისტემის მოთხოვნებთან შესაბამისობა;

თ) უსაფრთხოების მართვის სისტემის უწყვეტი გაუმჯობესების ხელშეწყობით;

ი) ორგანიზაციის საქმიანობასთან დაკავშირებული რისკების იდენტიფიცირებისა და მართვისას უსაფრთხოების საკითხების გათვალისწინებით და იმის დასაბუთებით, თუ როგორ წყდება უსაფრთხოებასა და ბიზნესინტერესებს შორის არსებული კონფლიქტი;

კ) უსაფრთხოების ჯანსაღი კულტურის ხელშეწყობით.

2.2. უსაფრთხოების პოლიტიკა

2.2.1. ორგანიზაციას უნდა გააჩნდეს უსაფრთხოების პოლიტიკის ამსახველი დოკუმენტი, რომელიც:

ა) შეესაბამება ორგანიზაციის ხასიათსა და სარკინიგზო საქმიანობის მასშტაბს;

ბ) დამტკიცებულია ორგანიზაციის უმაღლესი აღმასრულებელი ხელმძღვანელის მიერ;

გ) აქტიურად ხდება აღსრულება, ცნობილია და ხელმისაწვდომია ყველა თანამშრომლისთვის.

2.2.2. უსაფრთხოების პოლიტიკა უნდა:

ა) მოიცავდეს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ კანონმდებლობით გათვალისწინებულ და სხვა მოთხოვნებთან შესაბამისობის ვალდებულებას;

ბ) მოიცავდეს უსაფრთხოების მიზნების განსაზღვრისა და ამ მიზნებთან მიმართებით ორგანიზაციის უსაფრთხოების შესრულების შეფასების ჩარჩოს, შეფასების მეთოდებსა და პრინციპებს;

გ) მოიცავდეს უსაფრთხოებასთან მიმართებით ორგანიზაციის ან სხვა პირების საქმიანობით გამოწვეული რისკების მართვის ვალდებულებას;

დ) მოიცავდეს უსაფრთხოების მართვის სისტემის უწყვეტი გაუმჯობესების ვალდებულებას;



ე) ექვემდებარებოდეს განახლებას ორგანიზაციის სტრატეგიისა და უსაფრთხოების შესრულების შეფასების შესაბამისად.

2.3. ორგანიზაციული ფუნქციები, პასუხისმგებლობა, ანგარიშვალდებულება და უფლებამოსილება

2.3.1. იმ თანამშრომლების პასუხისმგებლობა, ანგარიშვალდებულება და უფლებამოსილება, რომელთა ფუნქციები ზეგავლენას ახდენს უსაფრთხოებაზე (მათ შორის, ხელმძღვანელობა და სხვა პერსონალი, რომლებიც ჩართულნი არიან უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესრულებაში), უნდა განისაზღვროს ორგანიზაციის ყველა საფეხურზე, გაფორმდეს დოკუმენტურად, გადანაწილდეს და ეცნობოს თანამშრომლებს;

2.3.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ თანამშრომლებს, რომლებსაც ეკისრებათ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესრულების პასუხისმგებლობა, გააჩნდეთ ამ ფუნქციების შესასრულებლად საჭირო უფლებამოსილება, კომპეტენცია და შესაბამისი რესურსები და მათზე უარყოფითად არ ზემოქმედებდეს სხვა ბიზნესსაქმიანობა;

2.3.3. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების გადანაწილება უნდა გაფორმდეს დოკუმენტურად, ეცნობოს ყველა შესაბამის თანამშრომელს, უნდა იყოს მისაღები და გასაგები;

2.3.4. ორგანიზაცია ვალდებულია აღწეროს 2.3.1. პუნქტით გათვალისწინებული ფუნქციების განაწილება, როგორც საკუთარ ბიზნესსაქმიანობაში, ასევე მესამე მხარესთან დაკავშირებულ ურთიერთობებში (იხ. 5.3. (კონტაქტორები, პარტნიორები და მიმწოდებლები)).

2.4. კონსულტაციები თანამშრომლებთან და სხვა მხარეებთან

2.4.1. თანამშრომლებთან და გარე დაინტერესებულ მხარეებთან, საჭიროებისამებრ, ტარდება უსაფრთხოების მართვის სისტემის შემუშავებასთან, განახლებასა და სრულყოფასთან დაკავშირებული კონსულტაციები მათ პასუხისმგებლობას დაქვემდებარებულ ნაწილში, მათ შორის, საექსპლუატაციო პროცედურების უსაფრთხოების ასპექტებთან დაკავშირებით;

2.4.2. ორგანიზაციამ ხელი უნდა შეუწყოს პერსონალთან კონსულტაციებს თანამშრომლების ჩართულობის, მათი მოსაზრების აღრიცხვისა და მასზე უკუკავშირის მეთოდებისა და საშუალებების უზრუნველყოფით.

3. დაგეგმვა

3.1. ღონისძიებები რისკების აღმოსაფხვრელად

3.1.1. რისკების შეფასება

3.1.1.1. ორგანიზაცია ვალდებულია:

ა) განსაზღვროს და გაანალიზოს ყველა საექსპლუატაციო, ორგანიზაციული და ტექნიკური რისკი, რაც მნიშვნელოვანია მის მიერ განხორციელებული საქმიანობის ხასიათთან და მასშტაბთან მიმართებით. ეს რისკები უნდა მოიცავდეს ადამიანურ და ორგანიზაციულ ფაქტორებს, როგორებიცაა სამუშაო დატვირთვა, სამუშაოს ხასიათი, დაღლილობა, პროცედურების შესაბამისობა და სხვა დაინტერესებული მხარეების საქმიანობა;

ბ) ამ ქვეპუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული რისკები შეაფასოს რისკების შეფასების შესაბამისი მეთოდების გამოყენებით;

გ) შეიმუშაოს და დანერგოს უსაფრთხოების ზომები და განსაზღვროს მათთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობები (იხ. 2.3. (ორგანიზაციული ფუნქციები, პასუხისმგებლობა, ანგარიშვალდებულება და უფლებამოსილება));

დ) შეიმუშაოს უსაფრთხოების ზომების ეფექტურობის მონიტორინგის სისტემა (იხ. 6.1. (მონიტორინგი));



ე) განსაზღვროს სხვა დაინტერესებულ მხარეებთან (როგორცაა სარკინიგზო საწარმოები, ინფრასტრუქტურის მენეჯერები, მწარმოებელი, ტექნიკური მომსახურების მიმწოდებელი, ტექნიკური მომსახურების განმახორციელებელი პირი, სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი, მომსახურების მიმწოდებელი და შესყიდვების განმახორციელებელი პირი) თანამშრომლობის საჭიროება, საერთო რისკებსა და შესაბამისი უსაფრთხოების ზომების დანერგვასთან დაკავშირებით, შესაბამის შემთხვევებში;

ვ) აცნობოს თანამშრომლებსა და ჩართულ გარე მხარეებს რისკების შესახებ (იხ. 4.4. (ინფორმაცია და კომუნიკაცია)).

3.1.1.2. რისკების შეფასებისას, ორგანიზაციამ უნდა გაითვალისწინოს უსაფრთხო სამუშაო გარემოს განსაზღვრის, უზრუნველყოფისა და შენარჩუნების საჭიროება, რაც შესაბამისობაშია მოქმედ კანონმდებლობასთან.

3.1.2. ცვლილების დაგეგმვა

3.1.2.1. ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პოტენციური რისკები და შესაბამისი უსაფრთხოების ზომები (იხ. 3.1.1. (რისკების შეფასება)) ცვლილების განხორციელებამდე (იხ. 5.4. (ცვლილების მართვა)), რისკების მართვის პროცესის შესაბამისად.

3.2. უსაფრთხოების მიზნები და დაგეგმვა

3.2.1. ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს უსაფრთხოების მიზნები შესაბამის ფუნქციებთან მიმართებით შესაბამის საფეხურებზე, რომ შეინარჩუნოს და, პრაქტიკული განხორციელების გონივრული შესაძლებლობის შემთხვევაში, გააუმჯობესოს საკუთარი უსაფრთხოების შესრულება;

3.2.2. უსაფრთხოების მიზნები უნდა:

ა) იყოს ორგანიზაციის უსაფრთხოების პოლიტიკასა და სტრატეგიულ მიზნებთან თავსებადი (შესაბამის შემთხვევებში);

ბ) უკავშირდებოდეს პრიორიტეტულ რისკებს, რომლებიც ზემოქმედებს ორგანიზაციის უსაფრთხოების შესრულებაზე;

გ) ექვემდებარებოდეს შეფასებას და იყოს გაზომვადი;

დ) ითვალისწინებდეს მოქმედ კანონმდებლობით გათვალისწინებულ და სხვა მოთხოვნებს;

ე) განიხილებოდეს მათი მიღწევის მიხედვით და შესაბამისად ხდებოდეს მათი გადასინჯვა;

ვ) იყოს შეტყობინებული.

3.2.3. ორგანიზაციას უნდა ჰქონდეს გეგმა/გეგმები, რომლებიც ასახავს უსაფრთხოების მიზნების მიღწევის გზებს;

3.2.4. ორგანიზაციამ უნდა აღწეროს უსაფრთხოების მიზნების მიღწევის მონიტორინგისათვის გამოყენებული სტრატეგია და გეგმა/გეგმები (იხ. 6.1. (მონიტორინგი)).

4. მხარდაჭერა

4.1. რესურსები

ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს რესურსები, მათ შორის, კომპეტენტური პერსონალი ეფექტიანი და გამოყენებადი აღჭურვილობებით, რაც საჭიროა უსაფრთხოების მართვის სისტემის შექმნის, დანერგვის, შენარჩუნებისა და უწყვეტი გაუმჯობესებისთვის.



4.2. კომპეტენცია

4.2.1. ორგანიზაციის კომპეტენციების მართვის სისტემა უნდა უზრუნველყოფდეს, რომ პერსონალი, რომელიც ასრულებს ფუნქციებს, რაც ზემოქმედებს უსაფრთხოებაზე, იყოს კომპეტენტური მათზე დაკისრებული უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესასრულებლად (იხ. 2.3. (ორგანიზაციული ფუნქციები, პასუხისმგებლობა, ანგარიშვალდებულება და უფლებამოსილება)), მათ შორის, სულ მცირე, შემდეგ საკითხებთან მიმართებით:

ა) კომპეტენციების (მათ შორის, ცოდნა, უნარები, არატექნიკური ქცევები და მიდგომები) განსაზღვრა, რაც საჭიროა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესასრულებლად;

ბ) პრინციპების (საბაზო საგანმანათლებლო დონე, საჭირო ფსიქოლოგიური და ფიზიკური მდგომარეობა) შერჩევა;

გ) პირველადი მომზადება, გამოცდილება და კვალიფიკაცია;

დ) უწყვეტი სწავლება და არსებული კომპეტენციების პერიოდულად განახლება;

ე) კომპეტენციის პერიოდული შეფასება და ფსიქოლოგიური და ფიზიკური მდგომარეობის შემოწმება, რომ უზრუნველყოფილი იყოს კვალიფიკაციებისა და უნარების შენარჩუნება დროთა განმავლობაში;

ვ) უსაფრთხოების მართვის სისტემის შესაბამის ნაწილებთან დაკავშირებული სპეციალური სწავლება უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესრულების მიზნით.

4.2.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს ამ პუნქტის 4.2.1. ქვეპუნქტის „გ“, „დ“ და „ვ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული სასწავლო პროგრამა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შემსრულებელი თანამშრომლებისათვის, რაც უზრუნველყოფს:

ა) სასწავლო პროგრამის განხორციელებას კომპეტენციებთან დაკავშირებით განსაზღვრული მოთხოვნებისა და თანამშრომლების ინდივიდუალური საჭიროებების შესაბამისად;

ბ) შესაბამის შემთხვევებში, პერსონალის მუშაობას ყველანაირ საექსპლუატაციო პირობებში (ნორმალური, გართულებული და საგანგებო);

გ) სწავლების ხანგრძლივობისა და კვალიფიკაციის ასამაღლებელი სწავლების სიხშირის შესაბამისობას სასწავლო მიზნებთან;

დ) ჩანაწერების შენახვას ყველა თანამშრომლის შესახებ (იხ. 4.5.3. (დოკუმენტირებული ინფორმაციის მართვა));

ე) სასწავლო პროგრამის რეგულარულად გადასინჯვასა და აუდიტს (იხ. 6.2. (შიდა აუდიტი)) და, საჭიროების შემთხვევაში, ცვლილებების განხორციელებას (იხ. 5.4. (ცვლილების მართვა)).

4.2.3. უნდა არსებობდეს სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების ან სამსახურში ხანგრძლივად არყოფნის შემდეგ პერსონალის სამუშაო ადგილზე დაბრუნებასთან დაკავშირებული ღონისძიებები, მათ შორის, დამატებითი სწავლების უზრუნველყოფა, თუ განსაზღვრულია ამის საჭიროება.

4.3. ცნობიერება

უმაღლესი ხელმძღვანელობა უნდა უზრუნველყოფდეს, რომ თავად ისინი და მათი თანამშრომლები, რომელთა მიერ შესრულებული ფუნქციები ზემოქმედებს უსაფრთხოებაზე, აცნობიერებდნენ საკუთარი საქმიანობის მნიშვნელობასა და შედეგებს და საკუთარ წვლილს უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობასა და სწორად გამოყენებაში, მათ შორის, უსაფრთხოების მიზნების მიღწევაში (იხ. 3.2. (უსაფრთხოების მიზნები და დაგეგმვა)).

4.4. ინფორმაცია და კომუნიკაცია



4.4.1. ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს შესაბამისი საკომუნიკაციო არხები, რომ უზრუნველყოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გაცვლა ორგანიზაციის სხვადასხვა რგოლს შორის და გარე დაინტერესებულ მხარეებთან, მათ შორის, კონტრაქტორებთან, პარტნიორებთან და მიმწოდებლებთან;

4.4.2. იმ მიზნით, რომ უზრუნველყოფილი იყოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიღწევა გადაწყვეტილებების მიმღებ პირებთან, ორგანიზაციამ უნდა მართოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის განსაზღვრა, მიღება, დამუშავება, ფორმირება და გავრცელება;

4.4.3. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაცია იყოს:

ა) შესაბამისი, სრული და სამიზნე აუდიტორიისათვის აღქმადი;

ბ) აქტუალური;

გ) ზუსტი;

დ) თანმიმდევრული;

ე) მართული (იხ. 4.5.3. (დოკუმენტირებული ინფორმაციის მართვა));

ვ) შეტყობინებული მის ძალაში შესვლამდე;

ზ) მიღებული და აღქმული.

4.5. დოკუმენტირებული ინფორმაცია

4.5.1. უსაფრთხოების მართვის სისტემის დოკუმენტაცია.

4.5.1.1. უნდა არსებობდეს უსაფრთხოების მართვის სისტემის აღწერილობა, მათ შორის:

ა) სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პროცესებისა და საქმიანობების, მათ შორის, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციებისა და შესაბამისი პასუხისმგებლობის განსაზღვრა და აღწერა (იხ. 2.3. (ორგანიზაციული ფუნქციები, პასუხისმგებლობა, ანგარიშვალდებულება და უფლებამოსილება));

ბ) აღნიშნული პროცესების ურთიერთქმედება;

გ) პროცედურები და სხვა დოკუმენტები, სადაც აღწერილია, როგორ ხორციელდება აღნიშნული პროცესები;

დ) კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების განსაზღვრა, გაწეული მომსახურების ტიპისა და მასშტაბის აღწერასთან ერთად;

ე) ხელშეკრულებებისა და სხვა საქმიანი შეთანხმებების განსაზღვრა, რომლებიც გაფორმებულია ორგანიზაციისა და ამ ქვეპუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრულ სხვა მხარეებს შორის, რაც საჭიროა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ორგანიზაციის რისკებისა და კონტრაქტორების გამოყენებასთან დაკავშირებული რისკების სამართავად;

ვ) მითითება დოკუმენტურ ინფორმაციაზე, რასაც ითხოვს წინამდებარე მოთხოვნები.

4.5.1.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს უსაფრთხოების შესახებ ყოველწლიური ანგარიშის წარდგენა სააგენტოსათვის საქართველოს სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის შესაბამისად, მათ შორის:

ა) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი ცვლილებების მიმოხილვა;

ბ) ორგანიზაციის უსაფრთხოების მიზნები მომდევნო წლისათვის/წლებისათვის და რამდენად



მოქმედებს უსაფრთხოების სერიოზული რისკები ამ უსაფრთხოების მიზნების დასახვაზე;

გ) სარკინიგზო შემთხვევის/ინციდენტის შიდა მოკვლევის (იხ. 7.1. (სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების საფუძველზე მიღებული გამოცდილება)) და მონიტორინგთან დაკავშირებული სხვა საქმიანობის (იხ. 6.1. (მონიტორინგი), 6.2. (შიდა აუდიტი) და 6.3. (შეფასება ხელმძღვანელობის მხრიდან)) შედეგები;

დ) მოკვლევის ბიუროს მიერ განსაზღვრული შესასრულებელი რეკომენდაციების მხრივ მიღწეული პროგრესის ამსახველი დეტალები (იხ. 7.1. (სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების საფუძველზე მიღებული გამოცდილება));

ე) ორგანიზაციის უსაფრთხოების მაჩვენებლები, რომლებიც განსაზღვრულია ორგანიზაციის მიერ უსაფრთხოების შესრულების შესაფასებლად (იხ. 6.1. (მონიტორინგი));

ვ) შესაბამის შემთხვევებში, ორგანიზაციის მიერ სახიფათო ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული საქმიანობის შესახებ, რკინიგზით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესით გათვალისწინებული ყოველწლიური ანგარიშის დასკვნები;

4.5.2. შედგენა და განახლება

4.5.2.1. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს შესაბამისი ფორმატებისა და საშუალებების გამოყენება უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული ინფორმაციის დოკუმენტირებისას და განახლებისას;

4.5.3. დოკუმენტირებული ინფორმაციის მართვა

4.5.3.1 ორგანიზაციამ უნდა მართოს უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული დოკუმენტირებული ინფორმაცია, კერძოდ, მისი შენახვა, გავრცელება და ცვლილებების კონტროლი, რომ უზრუნველყოს მისი ხელმისაწვდომობა, შესაბამისობა და დაცვა, შესაბამის შემთხვევებში.

4.6. ადამიანური და ორგანიზაციული ფაქტორების ურთიერთქმედება

4.6.1. ორგანიზაციამ უნდა ცხადყოს სისტემური მიდგომა უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფარგლებში ადამიანური და ორგანიზაციული ფაქტორების ურთიერთქმედებასთან მიმართებით. ეს მიდგომა უნდა:

ა) მოიცავდეს სტრატეგიის შემუშავებას და ადამიანური და ორგანიზაციული ფაქტორების სფეროდან გამოცდილებისა და აღიარებული მეთოდების გამოყენებას;

ბ) მიემართებოდეს რისკების აღმოფხვრას, რომლებიც დაკავშირებულია მოწყობილობების პროექტირებასა და გამოყენებასთან, ფუნქციებთან, სამუშაო პირობებსა და ორგანიზაციულ ღონისძიებებთან, რაც უნდა ითვალისწინებდეს ადამიანურ შესაძლებლობებს, ასევე, შესაძლებლობების ფარგლებსა და ზეგავლენას სამუშაოს შესრულების ხარისხზე.

5. ექსპლუატაცია

5.1. ოპერაციული დაგეგმვა და მართვა

5.1.1. საკუთარი საექსპლუატაციო პროცესების დაგეგმვისას, განხორციელებისა და შეფასებისას, ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ ექსპლუატაციისას:

ა) გამოიყენებოდეს რისკის დაშვების კრიტერიუმები და უსაფრთხოების ზომები (იხ. 3.1.1. (რისკების მართვა));

ბ) არსებობდეს გეგმა/გეგმები უსაფრთხოების მიზნების მისაღწევად (იხ. 3.2. (უსაფრთხოების მიზნები და დაგეგმვა));



გ) გროვდებოდეს ინფორმაცია ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ღონისძიებების სწორად გამოყენებისა და ეფექტურობის შესაფასებლად (იხ. 6.1. (მონიტორინგი)).

5.1.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ მისი ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ღონისძიებები შეესაბამებოდეს მოქმედი კანონმდებლობით უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით განსაზღვრულ მოთხოვნებსა და სხვა შესაბამის მოთხოვნებს (იხ. 1. (ორგანიზაციის კონტექსტი)).

5.1.3. რისკების მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია საექსპლუატაციო საქმიანობის უსაფრთხოებისათვის (იხ. 3.1.1. (რისკების შეფასება)), გასათვალისწინებელია, სულ მცირე, შემდეგი:

ა) გადაზიდვა-გადაყვანის უსაფრთხოების ფარგლების დადგენა მოძრაობის დაგეგმვისა და კონტროლისათვის ინფრასტრუქტურის საპროექტო მახასიათებლების მიხედვით;

ბ) მოძრაობის დაგეგმვა, მატარებლების მოძრაობის განრიგისა და სამარშრუტო ძაფების განაწილების ჩათვლით;

გ) რეალურ დროში მოძრაობის მართვა ნორმალურ და გართულებულ საექსპლუატაციო პირობებში, მოძრაობის შეზღუდვების ღონისძიებების გამოყენებითა და მოძრაობის შეფერხებების მართვით;

დ) გადაზიდვებთან დაკავშირებული განსაკუთრებული პირობების დაწესება.

5.1.4. ფუნქციების განაწილების მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია საექსპლუატაციო საქმიანობის უსაფრთხოებისათვის, ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს დაგეგმვისა და სარკინიგზო ქსელის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობები, აგრეთვე, როგორ არის გადანაწილებული ფუნქციები, რომლებიც ზეგავლენას ახდენს მომსახურების უსაფრთხო მიწოდებაზე, ორგანიზაციის ფარგლებში კომპეტენტურ თანამშრომლებზე და, შესაბამის შემთხვევებში, სხვა გარე კვალიფიციურ მხარეებზე (იხ. 5.3. (კონტრაქტორები, პარტნიორები და მიმწოდებლები));

5.1.5. ინფორმაციისა და კომუნიკაციის მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია საექსპლუატაციო საქმიანობის უსაფრთხოებისათვის (იხ. 4.4. (ინფორმაცია და კომუნიკაცია)), შესაბამის პერსონალს (მაგალითად, მატარებლების მოძრაობისა და სიგნალების მართვაზე პასუხისმგებელი პერსონალი) უნდა მიეწოდოს ინფორმაცია მატარებლების მარშუტის და სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის სპეციფიკურ მოთხოვნებთან დაკავშირებით, მათ შორის, შესაბამისი ცვლილებების შესახებ, რამაც შეიძლება განაპირობოს საფრთხე, დროებითი ან მუდმივი საექსპლუატაციო შეზღუდვები (მაგალითად, სატრანსპორტო ლიანდაგის ტექნიკური მომსახურებიდან გამომდინარე) და შესაბამის შემთხვევებში, გადაზიდვებთან დაკავშირებული განსაკუთრებული პირობები;

5.1.6. კომპეტენციის მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია საექსპლუატაციო საქმიანობის უსაფრთხოებისათვის (იხ. 4.2. (კომპეტენცია)), ორგანიზაციამ, მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად (იხ. 1. (ორგანიზაციის კონტექსტი)), საკუთარი თანამშრომლებისათვის უნდა უზრუნველყოს:

ა) საჭიროების შემთხვევაში სასწავლო და სამუშაო ინსტრუქციების შესაბამისობა და მაკორექტირებელი ზომების მიღება;

ბ) მოსალოდნელი ცვლილებების შემთხვევაში სპეციალური მომზადება, რაც ზემოქმედებს სამუშაოს შესრულებაზე ან ფუნქციების განაწილებაზე;

გ) სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების შემდეგ შესაბამისი ზომების მიღება.

5.2. აქტივების მართვა

5.2.1. ორგანიზაციამ უნდა მართოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკები ფიზიკურ აქტივებთან მიმართებით მათი სასიცოცხლო ციკლის განმავლობაში (იხ. 3.1.1. (რისკების შეფასება)), პროექტირებიდან განკარგვამდე და უნდა შეასრულოს ადამიანურ ფაქტორებთან დაკავშირებული მოთხოვნები სასიცოცხლო ციკლის ყველა ეტაპზე;

5.2.2. ორგანიზაცია ვალდებულია:



ა) უზრუნველყოს აქტივების დანიშნულებისამებრ გამოყენება და შეინარჩუნოს მათი უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობა;

ბ) მართოს აქტივები ნორმალურ და გართულებულ საექსპლუატაციო პირობებში;

გ) რაც შეიძლება დროულად გამოავლინოს საექსპლუატაციო მოთხოვნებთან შეუსაბამობის პრაქტიკული შემთხვევები, აქტივის ექსპლუატაციამდე ან ექსპლუატაციისას, მათ შორის, საჭიროების შემთხვევაში, გამოიყენოს ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული შეზღუდვები, რომ უზრუნველყოს აქტივის უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობა (იხ. 6.1. (მონიტორინგი)).

5.2.3. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ მისი აქტივების მართვის ღონისძიებები, შესაბამის შემთხვევებში, აკმაყოფილებდეს მოქმედი კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ყველა არსებით მოთხოვნასა და ნებისმიერ სხვა შესაბამის მოთხოვნას (იხ. 1. (ორგანიზაციის კონტექსტი));

5.2.4 რისკების მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების უზრუნველსაყოფად (იხ. 3.1.1. (რისკების შეფასება)), გასათვალისწინებელია შემდეგი:

ა) მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების საჭიროების განსაზღვრა ინფრასტრუქტურის უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესანარჩუნებლად, რაც ეფუძნება ინფრასტრუქტურის გეგმურ და ფაქტობრივ გამოყენებას, აგრეთვე, მის საპროექტო მახასიათებლებს;

ბ) მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურებისათვის აქტივის ექსპლუატაციიდან ამოღების მართვა, როდესაც გამოვლენილია დეფექტი ან აქტივის მდგომარეობა უარესდება და სცდება უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობის ფარგლებს, როგორც ეს გათვალისწინებულია ამ ქვეპუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით;

გ) აქტივის ექსპლუატაციაში დაბრუნების მართვა, მათ შორის, ტექნიკური მომსახურების შემდეგ აქტივის გამოყენებასთან დაკავშირებული შესაძლო შეზღუდვებით, რომ უზრუნველყოფილი იყოს მისი უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობა;

დ) მონიტორინგისა და საზომი აღჭურვილობების მართვა მათი დანიშნულებისამებრ გამოყენებისათვის ვარგისიანობის უზრუნველსაყოფად.

5.2.5. ინფორმაციისა და კომუნიკაციის მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია აქტივების უსაფრთხო მართვისათვის (იხ. 4.4. (ინფორმაცია და კომუნიკაცია)), ორგანიზაციამ უნდა გაითვალისწინოს შემდეგი:

ა) შესაბამისი ინფორმაციის გაცვლა ორგანიზაციის ფარგლებში ან გარე ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირისთვის (იხ. 5.3. (კონტრაქტორები, პარტნიორები და მიმწოდებლები)), კერძოდ, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული გაუმართაობის, სარკინიგზო შემთხვევების, ინციდენტებისა და აქტივის გამოყენებასთან დაკავშირებული შესაძლო შეზღუდვების შესახებ;

ბ) საჭირო ინფორმაციის, მათ შორის, ამ ქვეპუნქტის „ა“ ქვეპუნქტთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიკვლევადობა (იხ. 4.4. (ინფორმაცია და კომუნიკაცია) და 4.5.3 (დოკუმენტირებული ინფორმაციის მართვა));

გ) ჩანაწერების, მათ შორის, აქტივების უსაფრთხოებაზე ზემოქმედი ცვლილებების მართვის ამსახველი ჩანაწერების წარმოება და შენახვა/გამოყენება (იხ. 5.4 (ცვლილების მართვა)).

5.3. კონტრაქტორები, პარტნიორები და მიმწოდებლები

5.3.1. ორგანიზაციამ უნდა გამოავლინოს და მართოს აუტოსორსინგით გადაცემული საქმიანობიდან, მათ შორის, კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების საქმიანობიდან ან მათთან თანამშრომლობიდან გამომდინარე რისკები უსაფრთხოებასთან მიმართებით;



5.3.2. ამ პუნქტის 5.3.1. ქვეპუნქტით გათვალისწინებული უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკების მართვის მიზნით, ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების შერჩევის კრიტერიუმები და მათ მიერ შესასრულებელი სახელშეკრულებო მოთხოვნები, მათ შორის:

ა) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული, კანონმდებლობით გათვალისწინებული და სხვა მოთხოვნები (იხ. 1. (ორგანიზაციის კონტექსტი));

ბ) ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ფუნქციების შესასრულებლად საჭირო კომპეტენციის დონე (იხ. 4.2. (კომპეტენცია));

გ) შესასრულებელ ფუნქციებთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობა;

დ) მოსალოდნელი უსაფრთხოების შესრულება, რომელიც უნდა შენარჩუნდეს ხელშეკრულების მოქმედების პერიოდში;

ე) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გაცვლის ვალდებულება (იხ. 4.4. (ინფორმაცია და კომუნიკაცია));

ვ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული დოკუმენტების მიკვლევადობა (იხ. 4.5. (დოკუმენტირებული ინფორმაცია)).

5.3.3. სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის მე-7 თავის' შესაბამისად, ორგანიზაციამ მონიტორინგი უნდა გაუწიოს:

ა) კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების საქმიანობისა და ოპერაციების უსაფრთხოების შესრულებას, რომ უზრუნველყოფილი იყოს ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებთან შესაბამისობა;

ბ) კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების გაცნობიერებულობას უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ რისკებთან მიმართებით, რომლებიც შეიძლება მათ შეუქმნან ორგანიზაციის ოპერაციებს.

5.4. ცვლილების მართვა

ორგანიზაციამ უნდა დანერგოს და მართოს ცვლილებები უსაფრთხოების მართვის სისტემაში უსაფრთხოების შესრულების შენარჩუნების ან გაუმჯობესების მიზნით. აღნიშნული უნდა მოიცავდეს ცვლილების მართვის სხვადასხვა ეტაპზე მიღებულ გადაწყვეტილებებსა და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკების შემდგომ შეფასებას (იხ. 3.1.1. (რისკების შეფასება)).

5.5. საგანგებო სიტუაციის მართვა

5.5.1. ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს საგანგებო სიტუაციები და შესაბამისი დროული ზომები (იხ. 3.1.1. (რისკების მართვა)) მათი მართვისა და ნორმალური საექსპლუატაციო პირობების აღდგენის მიზნით;

5.5.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ საგანგებო სიტუაციების თითოეული განსაზღვრული სახეობის შემთხვევაში:

ა) შესაძლებელი იყოს საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურებთან ოპერატიულად დაკავშირება;

ბ) საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურების შესაბამისი ინფორმაციით სრულად უზრუნველყოფა როგორც წინასწარ, საგანგებო სიტუაციაზე რეაგირებისათვის მოსამზადებლად, ისე საგანგებო სიტუაციის დროს;

გ) ხელმისაწვდომი იყოს შიდა პირველადი დახმარების გაწევა.



5.5.3. ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს და დოკუმენტურად გააფორმოს ყველა ჩართული მხარის ფუქნცია-მოვალეობები;

5.5.4. ორგანიზაციას უნდა ჰქონდეს საგანგებო შემთხვევაში სამოქმედო გეგმები, მზადყოფნაში მოყვანასა და ინფორმაციასთან დაკავშირებული ზომები, მათ შორის, ღონისძიებები, რომ:

ა) მზადყოფნაში მოიყვანოს საგანგებო სიტუაციების მართვაზე პასუხისმგებელი ყველა თანამშრომელი;

ბ) მიაწოდოს ინფორმაცია ყველა მხარეს (მაგალითად, სარკინიგზო საწარმოებს, კონტრაქტორებს, კომპეტენტურ ორგანოებს, საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურებს), მათ შორის, მიაწოდოს საგანგებო სიტუაციებში მოქმედების ინსტრუქციები მგზავრებს;

გ) მიიღოს ნებისმიერი საჭირო გადაწყვეტილება საგანგებო სიტუაციის სახეობის შესაბამისად.

5.5.5. ორგანიზაციამ უნდა აღწეროს, როგორაა განაწილებული საგანგებო სიტუაციების მართვისათვის გათვალისწინებული რესურსები და საშუალებები (იხ. 4.1. (რესურსები)) და როგორაა განსაზღვრული სასწავლო მოთხოვნები (იხ. 4.2. (კომპეტენცია));

5.5.6. საგანგებო სიტუაციებთან დაკავშირებული ღონისძიებები რეგულარულად უნდა შემოწმდეს სხვა დაინტერესებულ მხარეებთან ერთად და საჭიროების შემთხვევაში განახლდეს;

5.5.7. ორგანიზაციამ უნდა განახორციელოს საგანგებო სიტუაციებთან დაკავშირებული გეგმების კოორდინირება ყველა სარკინიგზო საწარმოსთან, რომლებიც ოპერირებენ მის ინფრასტრუქტურაში, საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურებთან, რათა ხელი შეეწყოს მათ სწრაფ რეაგირებას და ნებისმიერ სხვა მხარესთან, რომელიც შეიძლება მონაწილეობდეს საგანგებო სიტუაციაში;

5.5.8. ორგანიზაციას შემუშავებული უნდა ჰქონდეს ღონისძიებები საჭიროების შემთხვევაში ოპერაციებისა და სარკინიგზო მოძრაობის დროულად შეჩერებისათვის და მიღებულ ზომებთან დაკავშირებით ყველა დაინტერესებული მხარის ინფორმირებისათვის;

5.5.9 ტრანსსასაზღვრო ინფრასტრუქტურის შემთხვევაში შესაბამის ინფრასტრუქტურის მენეჯერებს შორის თანამშრომლობა ხელს უნდა უწყობდეს საგანგებო სიტუაციების მართვის კომპეტენტური სამსახურების საჭირო კოორდინაციასა და მზადყოფნას საზღვრის ორივე მხარეს.

6. შესრულების შეფასება

6.1. მონიტორინგი

6.1.1. ორგანიზაციამ მონიტორინგი უნდა აწარმოოს სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის მე-7 თავის შესაბამისად, რომ:

ა) შეამოწმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის ყველა პროცესისა და პროცედურის, მათ შორის, უსაფრთხოების საექსპლუატაციო, ორგანიზაციული და ტექნიკური ზომების სწორად გამოყენება და ეფექტურობა;

ბ) შეამოწმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის სწორად გამოყენება მთლიანობაში და მის მიერ მოსალოდნელი შედეგების მიღწევა;

გ) მოიკვლიოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის შესაბამისობა სარკინიგზო უსაფრთხოების წესითა და წინამდებარე დანართით გათვალისწინებულ მოთხოვნებთან;

დ) განსაზღვროს, დაადგინოს და შეაფასოს, საჭიროებისამებრ, მაკორექტირებელი ზომების (იხ. 7.2. (უწყვეტი გაუმჯობესება)) ეფექტურობა, თუ გამოვლენილია ამ ქვეპუნქტის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტებთან შეუსაბამობის შემთხვევა.

6.1.2. ორგანიზაციამ უნდა აწარმოოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესრულების რეგულარული მონიტორინგი ორგანიზაციის ფარგლებში ყველა საფეხურზე და უნდა ჩაერიოს, თუ ეს



ფუნქციები სათანადოდ არ სრულდება.

6.2. შიდა აუდიტი

6.2.1. ორგანიზაციამ შიდა აუდიტები უნდა ჩაატაროს დამოუკიდებლად, მიუკერძოებლად და გამჭვირვალედ, რომ შეკრიბოს და გაანალიზოს ინფორმაცია მისი მონიტორინგის მიზნებისათვის (იხ. 6.1. (მონიტორინგი)), რაც მოიცავს:

- ა) გეგმური შიდა აუდიტების განრიგს, რომელიც შეიძლება გადაისინჯოს წინა აუდიტებისა და შესრულების მონიტორინგის შედეგებიდან გამომდინარე;
- ბ) კომპეტენტური აუდიტორების განსაზღვრა-შერჩევას (იხ. 4.2. (კომპეტენცია));
- გ) აუდიტების შედეგების ანალიზსა და შეფასებას;
- დ) მაკორექტირებელი ან გაუმჯობესებისკენ მიმართული ზომების საჭიროების განსაზღვრას;
- ე) აღნიშნული ზომების შესრულებისა და ეფექტურობის შემოწმებას;
- ვ) აუდიტების ჩატარებასა და შედეგებთან დაკავშირებულ დოკუმენტაციას;
- ზ) აუდიტების შედეგების გაცნობას უმაღლესი რგოლის ხელმძღვანელობისათვის.

6.3. შეფასება ხელმძღვანელობის მხრიდან

6.3.1. უმაღლესი რგოლის ხელმძღვანელობამ რეგულარულად უნდა შეაფასოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის შესაბამისობა და ეფექტურობა და უნდა გაითვალისწინოს სულ მცირე შემდეგი:

- ა) ხელმძღვანელობის მხრიდან ჩატარებული წინა შეფასებებით განსაზღვრული შესასრულებელი ღონისძიებების თვალსაზრისით მიღწეული პროგრესი;
- ბ) შიდა და გარე გარემოების ცვლილება (იხ. 1. (ორგანიზაციის კონტექსტი));
- გ) ორგანიზაციის უსაფრთხოების შესრულება, რაც დაკავშირებულია:
 - გ.ა) მის მიერ საკუთარი უსაფრთხოების მიზნების მიღწევასთან;
 - გ.ბ) მონიტორინგთან მიმართებით მისი საქმიანობის შედეგებთან, მათ შორის, შიდა აუდიტების დასკვნებთან, აგრეთვე, სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების შიდა მოკვლევებთან და შესაბამისი ღონისძიებების სტატუსთან;
 - გ.გ) სააგენტოს მიერ განხორციელებული საზედამხედველო საქმიანობის შედეგებთან;
 - დ) გაუმჯობესებასთან დაკავშირებული რეკომენდაციები.

6.3.2. ხელმძღვანელობის მხრიდან ჩატარებული შეფასების შედეგებზე დაყრდნობით, უმაღლესი რგოლის ხელმძღვანელობამ უნდა აიღოს ზოგადი პასუხისმგებლობა უსაფრთხოების მართვის სისტემაში საჭირო ცვლილებების დაგეგმვასა და განხორციელებაზე.

7. გაუმჯობესება

7.1. სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების საფუძველზე მიღებული გამოცდილება.

7.1.1. ორგანიზაციის სარკინიგზო საქმიანობასთან დაკავშირებული სარკინიგზო შემთხვევები და ინციდენტები უნდა:

- ა) იქნეს შეტყობინებული, აღრიცხული, მოკვლეული და გაანალიზებული მათი გამომწვევი მიზეზების



დასაადგენად;

ბ) ეცნობოს მოკვლევის ბიუროს შესაბამის შემთხვევებში.

7.1.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს:

ა) სააგენტოს, მოკვლევის ბიუროს და დარგობრივი/შიდა მოკვლევების საფუძველზე გაცემული რეკომენდაციების შეფასება და შესრულება, საჭიროების ან დავალების შემთხვევაში;

ბ) სხვა დაინტერესებულ მხარეთა, როგორებიცაა: სარკინიგზო საწარმოები, ინფრასტრუქტურის მენეჯერები, ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირები და სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებების მფლობელები, ანგარიშებისა და მიღებული ინფორმაციის განხილვა და გათვალისწინება.

7.1.3. ორგანიზაციამ უნდა გამოიყენოს მოკვლევასთან დაკავშირებული ინფორმაცია რისკების შეფასების გასაანალიზებლად (იხ. 3.1.1. (რისკების შეფასება)), რომ მიღებული გამოცდილება ემსახურებოდეს უსაფრთხოების გაუმჯობესებას და, შესაბამის შემთხვევებში, მაკორექტირებელი ან/და გაუმჯობესებისკენ მიმართული ზომების გატარებას (იხ. 5.4. (ცვლილების მართვა)).

7.2. უწყვეტი გაუმჯობესება

7.2.1. ორგანიზაცია უწყვეტად უნდა აუმჯობესებდეს საკუთარი უსაფრთხოების მართვის სისტემის შესაბამისობასა და ეფექტურობას, სარკინიგზო უსაფრთხოების წესის მე-7 თავის შესაბამისად და სულ მცირე შემდეგი ღონისძიებების გათვალისწინებით:

ა) მონიტორინგი (იხ. 6.1. (მონიტორინგი));

ბ) შიდა აუდიტი (იხ. 6.2. (შიდა აუდიტი));

გ) შეფასება ხელმძღვანელობის მხრიდან (იხ. 6.3. (შეფასება ხელმძღვანელობის მხრიდან));

დ) სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების საფუძველზე მიღებული გამოცდილება (იხ. 7.1. სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების საფუძველზე მიღებული გამოცდილება)).

7.2.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს პერსონალისა და სხვა დაინტერესებული მხარეების მამოტივირებელი ღონისძიებები, რათა ისინი აქტიურად მონაწილეობდნენ უსაფრთხოების გაუმჯობესებაში, ორგანიზაციული სწავლების პროცესში საკუთარი მონაწილეობის უზრუნველყოფით;

7.2.3. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს სტრატეგია საკუთარი უსაფრთხოების კულტურის უწყვეტი სრულყოფისათვის და უნდა ეყრდნობოდეს გამოცდილებასა და აღიარებულ მეთოდებს ქცევასთან დაკავშირებული პრობლემების გამოსავლენად, რაც ზემოქმედებს უსაფრთხოების მართვის სისტემის სხვადასხვა ნაწილზე, და კონკრეტული ზომების მისაღებად ამ პრობლემების გადაჭრის მიზნით.

დანართი III

უსაფრთხოების სერტიფიკატის მისაღებად წარსადგენი განცხადების ფორმა

1. განცხადების ტიპი

1.1. ახალი;

1.2. განახლება;

1.3. ვადის გაგრძელება.

შენიშვნა: განახლების ან ვადის გაგრძელების შემთხვევაში დამატებით მიეთითება წინა სერტიფიკატისათვის მინიჭებული საიდენტიფიკაციო ნომერი.



2. მოთხოვნილი ოპერაციის ტიპი (აირჩიეთ ერთი ან მეტი):

- 2.1. მგზავრების გადაყვანა, მათ შორის, ჩქაროსნული მატარებლებით მომსახურება;
- 2.2. მგზავრების გადაყვანა, ჩქაროსნული მატარებლებით მომსახურების გარდა;
- 2.3. ტვირთების, მათ შორის, სახიფათო ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული მომსახურება;
- 2.4. ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული მომსახურება, გარდა სახიფათო ტვირთებისა;
- 2.5. მხოლოდ სამანევრო მუშაობა;
- 2.6. სხვა (მიუთითეთ).

3. სარკინიგზო სატრანსპორტო ოპერაციები:

- 3.1. მომსახურების მიწოდების/ოპერაციების დაწყების სავარაუდო თარიღი;
- 3.2. ინფრასტრუქტურის მენეჯერ(ებ)ი, რომელსაც/რომელთაც ეხება წინასწარ განსაზღვრული საქმიანობის არეალი;
- 3.3. საქმიანობის არეალის განსაზღვრა შესაბამის ინფრასტრუქტურის მენეჯერის ქსელთან მიმართებით;
- 3.4. საქმიანობის არეალი მოსაზღვრე სარკინიგზო ადმინისტრაციების ფარგლებში, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

4. ინფორმაცია განმცხადებლის შესახებ:

- 4.1. იურიდიული პირის სახელწოდება;
- 4.2. საიდენტიფიკაციო კოდი;
- 4.3. სრული საფოსტო მისამართი;
- 4.4. ტელეფონის ნომერი;
- 4.5. ელექტრონული ფოსტის მისამართი;
- 4.6. ვებგვერდი;
- 4.7. სხვა შესაბამისი ინფორმაცია.

5. ინფორმაცია საკონტაქტო პირის შესახებ:

- 5.1. სახელი;
- 5.2. გვარი;
- 5.3. პოზიცია/ თანამდებობა;
- 5.4. სრული საფოსტო მისამართი;
- 5.5. ტელეფონის ნომერი;
- 5.6. ელექტრონული ფოსტის მისამართი.



6. განცხადების შედგენის ადგილი და თარიღი

7. უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა

8. განცხადებაზე თანდართული დოკუმენტები:

8.1. „მეწარმეთა შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად იურიდიულ პირად რეგისტრაციის დამადასტურებელი დოკუმენტაცია;

8.2. უსაფრთხოების მართვის სისტემა, მისი შეფასებისთვის საჭირო დოკუმენტები და შესაბამისი მტკიცებულებები;

8.3. სარკინიგზო საწარმოს მიერ სარკინიგზო ქსელში გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებების ჩამონათვალი მათთან დაკავშირებული მონაცემების მითითებით;

8.4. განაცხადი იმის შესახებ, რომ სარკინიგზო ქსელში გამოიყენება მხოლოდ ის სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც ტექნიკურად გამართულია და აკმაყოფილებს უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის დადგენილ მოთხოვნებს;

8.5. შიდა წესები და რეგულაციები, იმ წესებისა და რეგულაციების მითითებით, რაც ვრცელდება სარკინიგზო საწარმოზე, რომელიც სარგებლობს ინფრასტრუქტურით;

8.6. მინდობილობა, მისი გაცემის შემთხვევაში;

8.7. დადასტურება, რომ გადახდილია განცხადების განხილვისთვის დადგენილი საფასური;

8.8. მოქმედი უსაფრთხოების სერტიფიკატის გაცემის შემდგომ უსაფრთხოების მართვის სისტემაში განხორციელებული ცვლილებების ჩამონათვალი, მათ მოკლე აღწერილობასთან ერთად - უსაფრთხოების სერტიფიკატის განახლების ან ვადის გაგრძელებისთვის წარდგენილი განცხადების შემთხვევაში;

8.9. მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმა/გეგმები:

8.9.1. სამოქმედო გეგმ(ებ)ის მიმდინარე სტატუსი, რომელიც/რომლებიც შემუშავებულია სარკინიგზო საწარმოს მიერ წინა შეფასების შემდგომ განხორციელებული საზედამხედველო საქმიანობისას გამოვლენილი მნიშვნელოვანი შეუსაბამობის აღმოფხვრის ან ნებისმიერი სხვა პრობლემური საკითხის გადაჭრის მიზნით;

8.9.2. სამოქმედო გეგმ(ებ)ის მიმდინარე სტატუსი, რომელიც/რომლებიც შემუშავებულია სარკინიგზო საწარმოს მიერ წინა შეფასების ფარგლებში გამოვლენილი გადასაჭრელი საკითხების მოგვარების მიზნით;

8.10. ტვირთების გადაზიდვასა და მგზავრების გადაყვანასთან დაკავშირებული სტატისტიკური (რაოდენობრივი და ხარისხობრივი) მონაცემები განცხადების წარდგენის ბოლო 5 წლის შედეგების მიხედვით (ასეთის არსებობის შემთხვევაში).[\[1\]](#)

[\[1\]](#) მხოლოდ ახალი სერტიფიკატის ან ვადის გაგრძელების მიზნით წარდგენილი განცხადების შემთხვევაში.



1. განცხადება უსაფრთხოების ავტორიზაციის გასაცემად, ვადის გასაგრძელებლად ან გასაახლებლად მოიცავს:

1.1. განმცხადებელთან დაკავშირებულ მონაცემებს:

ა) განმცხადებლის სახელწოდება, საქმიანობის ადგილი და მისამართი;

ბ) საწარმოთა რეესტრში მინიჭებული საიდენტიფიკაციო კოდი;

გ) საკონტაქტო ინფორმაცია, როგორცაა: ელექტრონული ფოსტის მისამართი, ვებგვერდის მისამართი, ტელეფონის ნომერი, ფაქსის ნომერი – თუ აღნიშნული განმცხადებელს აქვს.

1.2. წარმომადგენელთან ან სხვა საკონტაქტო პირთან დაკავშირებულ დეტალებს:

ა) სახელი და გვარი;

ბ) საკორესპონდენციო მისამართი;

გ) საკონტაქტო ინფორმაცია, როგორცაა: ელექტრონული ფოსტის მისამართი, ტელეფონის ნომერი, ფაქსის ნომერი – თუ წარმომადგენელს ან სხვა საკონტაქტო პირს აღნიშნული გააჩნია.

1.3. მითითებას, თუ რას ეხება განცხადება (უსაფრთხოების ავტორიზაციის გაცემა, განახლება, ვადის გაგრძელება);

1.4. წინა უსაფრთხოების ავტორიზაციის საიდენტიფიკაციო ნომერს – უსაფრთხოების ავტორიზაციის ვადის გასაგრძელებლად ან გასაახლებლად განცხადების წარდგენის შემთხვევაში;

1.5. შემდეგ ინფორმაციას:

ა) მართული სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის ტიპი;

ბ) სარკინიგზო ხაზების დახასიათება მართულ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაში;

გ) სარკინიგზო გადაზიდვა-გადაყვანის ტიპი, რომელიც ხორციელდება ხელმისაწვდომ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაში.

1.6. განცხადების შედგენის ადგილსა და თარიღს;

1.7. უფლებამოსილი პირის ხელმოწერას.

2. პირველი პუნქტით გათვალისწინებულ განცხადებას დაერთვის შემდეგი:

2.1. „მეწარმეთა შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად იურიდიულ პირად რეგისტრაციის დამადასტურებელი დოკუმენტაცია;

2.2. უსაფრთხოების მართვის სისტემა, მისი შეფასებისთვის საჭირო დოკუმენტები და შესაბამისი მტკიცებულებები;

2.3. ქსელის განაცხადი^[1];

2.4. მართულ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული რიცხვითი მონაცემები;

2.5. განაცხადი იმის შესახებ, რომ სარკინიგზო საწარმოების დაშვება გამოსაყენებლად ხდება მხოლოდ იმ ინფრასტრუქტურაზე, რომელიც ტექნიკურად გამართულია და არის ექსპლუატაციისთვის უსაფრთხო მდგომარეობაში;



2.6. ინფრასტრუქტურის მენეჯერის მიერ ინფრასტრუქტურის მოვლა-შენახვისა და ტენიკური მომსახურებისთვის გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებების ჩამონათვალი მათთან დაკავშირებული მონაცემების მითითებით;

2.7. განაცხადი იმის შესახებ, რომ ინფრასტრუქტურის მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურებისთვის გამოიყენება მხოლოდ ის სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც ტექნიკურად გამართულია და აკმაყოფილებს უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის დადგენილ მოთხოვნებს;

2.8. შიდა წესები და რეგულაციები, იმ წესებისა და რეგულაციების მითითებით, რაც ვრცელდება სარკინიგზო საწარმოზე, რომელიც სარგებლობს ინფრასტრუქტურით;

2.9. მინდობილობა, მისი გაცემის შემთხვევაში;

2.10. დადასტურება, რომ გადახდილია განცხადების განხილვისთვის დადგენილი საფასური;

2.11. მოქმედი უსაფრთხოების ავტორიზაციის გაცემის შემდგომ უსაფრთხოების მართვის სისტემაში განხორციელებული ცვლილებების ჩამონათვალი, მათ მოკლე აღწერილობასთან ერთად – უსაფრთხოების ავტორიზაციის განახლების ან ვადის გაგრძელებისთვის წარდგენილი განცხადების შემთხვევაში;

2.12. მაკორექტირებელი სამოქმედო გეგმა/გეგმები:

ა) სამოქმედო გეგმ(ებ)ის მიმდინარე სტატუსი, რომელიც/რომლებიც შემუშავებულია ინფრასტრუქტურის მენეჯერის მიერ წინა შეფასების შემდგომ განხორციელებული საზედამხედველო საქმიანობისას გამოვლენილი მნიშვნელოვანი შეუსაბამობის აღმოფხვრის ან ნებისმიერი სხვა პრობლემური საკითხის გადაჭრის მიზნით;

ბ) სამოქმედო გეგმ(ებ)ის მიმდინარე სტატუსი, რომელიც/რომლებიც შემუშავებულია სარკინიგზო საწარმოს მიერ წინა შეფასების ფარგლებში გამოვლენილი გადასაჭრელი საკითხების მოგვარების მიზნით.

[1] შესაბამისი საკანონმდებლო მოთხოვნის განსაზღვრის შემდეგ.

დანართი V

მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელებთან დაკავშირებული უსაფრთხოების მართვის სისტემის მოთხოვნები

1. ორგანიზაციის კონტექსტი

1.1. ორგანიზაცია ვალდებულია:

ა) აღწეროს მისი საქმიანობის სახე(ებ)ი და არეალი;

ბ) აღწეროს მის მფლობელობაში არსებული სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა;

გ) განსაზღვროს დაინტერესებული მხარეები (მაგალითად, მარეგულირებელი ორგანოები, უწყებები, სარკინიგზო საწარმოები, ინფრასტრუქტურის მენეჯერები, კონტრაქტორები, მიმწოდებლები, პარტნიორები), მათ შორის, სარკინიგზო სისტემის მიღმა არსებული სხვა რელევანტური მხარეები, რომლებიც დაკავშირებულნი არიან უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან;

დ) განსაზღვროს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული კანონმდებლობით გათვალისწინებული და სხვა



მოთხოვნები ამ ქვეპუნქტის „გ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ თითოეულ დაინტერესებულ მხარესთან მიმართებით და უზრუნველყოს მათი რეგულარული განახლება;

ე) უზრუნველყოს ამ ქვეპუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნების დაცვა უსაფრთხოების მართვის სისტემის შემუშავების, დანერგვისა და განახლებისას.

2. ორგანიზაციული ფუნქციები, პასუხისმგებლობა, ანგარიშვალდებულება და უფლებამოსილება

2.1. იმ თანამშრომლების პასუხისმგებლობა, ანგარიშვალდებულება და უფლებამოსილება, რომელთა ფუნქციები ზეგავლენას ახდენს უსაფრთხოებაზე (მათ შორის, ხელმძღვანელობა და სხვა პერსონალი, რომლებიც ჩართულნი არიან უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესრულებაში) უნდა განისაზღვროს ორგანიზაციის ყველა საფეხურზე, გაფორმდეს დოკუმენტურად, გადანაწილდეს და ეცნობოს თანამშრომლებს;

2.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ თანამშრომლებს, რომლებსაც ეკისრებათ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესრულების პასუხისმგებლობა, გააჩნდეთ ამ ფუნქციების შესასრულებლად საჭირო უფლებამოსილება, კომპეტენცია და შესაბამისი რესურსები და მათზე უარყოფითად არ ზემოქმედებდეს სხვა ბიზნესსაქმიანობა;

2.3. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების გადანაწილება უნდა გაფორმდეს წერილობითად, ეცნობოს ყველა შესაბამის თანამშრომელს, უნდა იყოს მისაღები და გასაგები;

2.4. ორგანიზაცია ვალდებულია აღწეროს ამ პუნქტის 2.1. ქვეპუნქტით გათვალისწინებული ფუნქციების განაწილება როგორც საკუთარ ბიზნეს საქმიანობაში, ასევე მესამე მხარესთან დაკავშირებულ ურთიერთობებში.

3. დაგეგმვა

3.1. ღონისძიებები რისკების აღმოსაფხვრელად

3.1.1. ორგანიზაცია ვალდებულია:

ა) შეიმუშაოს და დანერგოს უსაფრთხოების ზომები და განსაზღვროს მათთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობები;

ბ) განსაზღვროს სხვა დაინტერესებულ მხარეებთან (როგორცაა სარკინიგზო საწარმოები, ინფრასტრუქტურის მენეჯერები, ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირები და სხვ.) თანამშრომლობის საჭიროება, საერთო რისკებისა და შესაბამისი უსაფრთხოების ზომების დანერგვასთან დაკავშირებით, შესაბამის შემთხვევებში;

გ) აცნობოს თანამშრომლებსა და ჩართულ გარე მხარეებს რისკების შესახებ.

4. მხარდაჭერა

4.1. კომპეტენცია

4.1.1. ორგანიზაცია უნდა უზრუნველყოფდეს, რომ პერსონალი, რომელიც ასრულებს ფუნქციებს, რაც ზემოქმედებს უსაფრთხოებაზე, იყოს კომპეტენტური მათზე დაკისრებული უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესასრულებლად. მათ შორის, შემდეგ საკითხებთან მიმართებით:

ა) კომპეტენციების (მათ შორის, ცოდნა, უნარები, არატექნიკური ქცევები და მიდგომები) განსაზღვრა, რაც საჭიროა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესასრულებლად;

ბ) პრინციპების (საბაზო საგანმანათლებლო დონე, საჭირო ფიზიკური მდგომარეობა) შერჩევა;

გ) პირველადი მომზადება, გამოცდილება და კვალიფიკაცია;



დ) უწყვეტი სწავლება და არსებული კომპეტენციების პერიოდულად განახლება;

ე) კომპეტენციის პერიოდული შეფასება და ფიზიკური მდგომარეობის შემოწმება, რომ უზრუნველყოფილი იყოს კვალიფიკაციებისა და უნარების შენარჩუნება დროთა განმავლობაში.

4.1.2. ორგანიზაცია უნდა უზრუნველყოფდეს ჩანაწერების წარმოებასა და შენახვას ყველა თანამშრომლის შესახებ ამ პუნქტის 4.1.1. ქვეპუნქტში წარმოდგენილ საკითხებთან დაკავშირებით;

4.1.3. უნდა არსებობდეს სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების ან სამსახურში ხანგრძლივად არყოფნის შემდეგ პერსონალის სამუშაო ადგილზე დაბრუნებასთან დაკავშირებული ღონისძიებები, მათ შორის, დამატებითი სწავლების უზრუნველყოფა, თუ განსაზღვრულია ამის საჭიროება.

4.2. ინფორმაცია და კომუნიკაცია

4.2.1. ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს შესაბამისი საკომუნიკაციო არხები, რომ უზრუნველყოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გაცვლა ორგანიზაციის სხვადასხვა რგოლს შორის და გარე დაინტერესებულ მხარეებთან;

4.2.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაცია იყოს:

ა) შესაბამისი, სრული და სამიზნე აუდიტორიისათვის აღქმადი;

ბ) აქტუალური;

გ) ზუსტი;

დ) თანმიმდევრული;

ე) შეტყობინებული მის ძალაში შესვლამდე;

ვ) მიღებული და აღქმული.

4.3. დოკუმენტირებული ინფორმაცია

4.3.1. უსაფრთხოების მართვის სისტემის დოკუმენტაცია

4.3.1.1. უნდა არსებობდეს სულ მცირე:

ა) სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პროცესებისა და საქმიანობების, მათ შორის, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციებისა და შესაბამისი პასუხისმგებლობის განსაზღვრა და აღწერა;

ბ) პროცედურები და სხვა დოკუმენტები, სადაც აღწერილია, როგორ ხორციელდება აღნიშნული პროცესები;

გ) კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების განსაზღვრა, გაწეული მომსახურების ტიპისა და მასშტაბის აღწერასთან ერთად;

დ) ხელშეკრულებებისა და სხვა საქმიანი შეთანხმებების განსაზღვრა, რომლებიც გაფორმებულია ორგანიზაციისა და ამ ქვეპუნქტის „გ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრულ სხვა მხარეებს შორის, რაც საჭიროა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ორგანიზაციის რისკებისა და კონტრაქტორების გამოყენებასთან დაკავშირებული რისკების სამართავად;

ე) მითითება დოკუმენტურ ინფორმაციაზე, რასაც ითხოვს ამ ქვეპუნქტით განსაზღვრული მოთხოვნები.

4.3.1.2. ორგანიზაციამ უნდა მართოს უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული



დოკუმენტირებული ინფორმაცია, კერძოდ, მისი შენახვა, გავრცელება და ცვლილებების კონტროლი, რომ უზრუნველყოს მისი ხელმისაწვდომობა, შესაბამისობა და დაცვა, შესაბამის შემთხვევებში.

5. ექსპლუატაცია

5.1. ოპერაციული დაგეგმვა და მართვა

5.1.1. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ მისი ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ღონისძიებები შეესაბამებოდეს მოქმედი კანონმდებლობით უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით განსაზღვრულ მოთხოვნებსა და სხვა შესაბამის მოთხოვნებს;

5.1.2. საექსპლუატაციო საქმიანობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის მიზნით, გათვალისწინებული უნდა იქნეს შემდეგი:

ა) მისასვლელ ლიანდაგზე მოძრაობის უსაფრთხოების ფარგლების დადგენა მოძრაობის დაგეგმვისა და კონტროლისათვის ინფრასტრუქტურის საპროექტო მახასიათებლების მიხედვით;

ბ) მისასვლელ ლიანდაგზე მოძრაობის ორგანიზება, პროცესში ჩართული მხარეები და სატრანსპორტო საშუალებები;

გ) მისასვლელი ლიანდაგის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული განსაკუთრებული პირობების დაწესება;

დ) სატრანსპორტო საშუალებების და სამანევრო შემადგენლობის მომზადება მსვლელობისთვის, მათ შორის, სამანევრო შემადგენლობის ფორმირება და შემოწმება გასვლამდე;

ე) სატრანსპორტო საშუალებების მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების პირობები და პროცედურები, ტექნიკური მომსახურების განმახორციელებელი პირები და ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გაცვლა საექსპლუატაციო მიზნებისათვის.

5.1.3. ინფორმაციისა და კომუნიკაციის მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია საექსპლუატაციო საქმიანობის უსაფრთხოებისათვის, შესაბამის პერსონალს უნდა მიეწოდოს ინფორმაცია მისასვლელ ლიანდაგზე მოძრაობის სპეციფიკურ პირობებთან დაკავშირებით, მათ შორის, შესაბამისი ცვლილებების შესახებ, რამაც შეიძლება განაპირობოს საფრთხე, დროებითი ან მუდმივი საექსპლუატაციო შეზღუდვები.

5.2. აქტივების მართვა

5.2.1. ორგანიზაციამ უნდა მართოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკები ფიზიკურ აქტივებთან მიმართებით მათი სასიცოცხლო ციკლის განმავლობაში პროექტირებიდან განკარგვამდე;

5.2.2. ორგანიზაცია ვალდებულია:

ა) უზრუნველყოს აქტივების დანიშნულებისამებრ გამოყენება და შეინარჩუნოს მათი უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობა;

ბ) რაც შეიძლება დროულად გამოავლინოს საექსპლუატაციო მოთხოვნებთან შეუსაბამობის პრაქტიკული შემთხვევები, აქტივის ექსპლუატაციამდე ან ექსპლუატაციისას, მათ შორის, საჭიროების შემთხვევაში, გამოიყენოს ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული შეზღუდვები, რომ უზრუნველყოს აქტივის უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობა.

5.2.3. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ მისი აქტივების მართვის ღონისძიებები, შესაბამის შემთხვევებში, აკმაყოფილებდეს მოქმედი კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ყველა არსებით მოთხოვნასა და ნებისმიერ სხვა შესაბამის მოთხოვნას.

5.2.4. რისკების მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების უზრუნველსაყოფად გასათვალისწინებელია სულ მცირე შემდეგი:



ა) მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების საჭიროების განსაზღვრა სატრანსპორტო საშუალებების და ინფრასტრუქტურის უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესანარჩუნებლად, რაც ეფუძნება ინფრასტრუქტურის გეგმიურ და ფაქტობრივ გამოყენებას, აგრეთვე, მის საპროექტო მახასიათებლებს;

ბ) მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურებისათვის აქტივის ექსპლუატაციიდან ამოღების მართვა, როდესაც გამოვლენილია დეფექტი ან აქტივის მდგომარეობა უარესდება და სცდება უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობის ფარგლებს, როგორც ეს გათვალისწინებულია ამ ქვეპუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით;

გ) აქტივის ექსპლუატაციაში დაბრუნების მართვა, მათ შორის, ტექნიკური მომსახურების შემდეგ აქტივის გამოყენებასთან დაკავშირებული შესაძლო შეზღუდვებით, რომ უზრუნველყოფილი იყოს მისი უსაფრთხო საექსპლუატაციო მდგომარეობა;

დ) მონიტორინგისა და საზომი აღჭურვილობების მართვა მათი დანიშნულებისამებრ გამოყენებისათვის ვარგისიანობის უზრუნველსაყოფად.

5.2.5. ინფორმაციისა და კომუნიკაციის მართვის მიზნით, როდესაც ეს მნიშვნელოვანია აქტივების უსაფრთხო მართვისათვის, ორგანიზაციის მიერ გათვალისწინებულ უნდა იქნეს შემდეგი:

ა) შესაბამისი ინფორმაციის გაცვლა ორგანიზაციის ფარგლებში ან გარე ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირისთვის. კერძოდ, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული გაუმართაობის, სარკინიგზო შემთხვევების, ინციდენტებისა და აქტივის გამოყენებასთან დაკავშირებული შესაძლო შეზღუდვების შესახებ;

ბ) საჭირო ინფორმაციის, მათ შორის, ამ ქვეპუნქტის „ა“ ქვეპუნქტთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიკვლევადობა;

გ) ჩანაწერების, მათ შორის, აქტივების მართვის ამსახველი ჩანაწერების წარმოება და შენახვა/გამოყენება.

5.3. კონტრაქტორები, პარტნიორები და მიმწოდებლები

5.3.1. ორგანიზაციამ უნდა გამოავლინოს და მართოს აუტოსორსინგით გადაცემული საქმიანობიდან, მათ შორის, კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების საქმიანობიდან ან მათთან თანამშრომლობიდან გამომდინარე რისკები უსაფრთხოებასთან მიმართებით.

5.3.2. ამ პუნქტის 5.3.1. ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკების მართვის მიზნით, ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების შერჩევის კრიტერიუმები და მათ მიერ შესასრულებელი სახელშეკრულებო მოთხოვნები, მათ შორის:

ა) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული კანონმდებლობით გათვალისწინებული და სხვა მოთხოვნები;

ბ) ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ფუნქციების შესასრულებლად საჭირო კომპეტენციის დონე;

გ) შესასრულებელ ფუნქციებთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობა;

დ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გაცვლის ვალდებულება;

ე) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული დოკუმენტების მიკვლევადობა.

5.3.3. ორგანიზაციამ მონიტორინგი უნდა გაუწიოს:

ა) კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების საქმიანობისა და ოპერაციების უსაფრთხოების შესრულებას, რომ უზრუნველყოფილი იყოს ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ



მოთხოვნებთან შესაბამისობა;

ბ) კონტრაქტორების, პარტნიორებისა და მიმწოდებლების გაცნობიერებულობას უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ რისკებთან მიმართებით, რომლებიც შეიძლება მათ შეუქმნან ორგანიზაციის ოპერაციებს.

5.4. საგანგებო სიტუაციის მართვა

5.4.1. ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს საგანგებო სიტუაციები და შესაბამისი დროული ზომები მათი მართვისა და ნორმალური საექსპლუატაციო პირობების აღდგენის მიზნით.

5.4.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს, რომ საგანგებო სიტუაციების თითოეული განსაზღვრული სახეობის შემთხვევაში:

ა) შესაძლებელი იყოს საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურებთან ოპერატიულად დაკავშირება;

ბ) საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურების შესაბამისი ინფორმაციით სრულად უზრუნველყოფა როგორც წინასწარ, საგანგებო სიტუაციაზე რეაგირებისათვის მოსამზადებლად, ისე საგანგებო სიტუაციის დროს.

5.4.3. ორგანიზაციამ უნდა განსაზღვროს და დოკუმენტურად გააფორმოს ყველა ჩართული მხარის ფუნქციები და პასუხისმგებლობა;

5.4.4. ორგანიზაციას უნდა ჰქონდეს საგანგებო შემთხვევაში სამოქმედო გეგმები, მზადყოფნაში მოყვანასა და ინფორმაციასთან დაკავშირებული ზომები, მათ შორის, ღონისძიებები, რომ:

ა) მზადყოფნაში მოიყვანოს საგანგებო სიტუაციების მართვაზე პასუხისმგებელი ყველა თანამშრომელი;

ბ) მხარეებს მიაწოდოს ინფორმაცია (მაგალითად, სარკინიგზო საწარმოებს, კონტრაქტორებს, კომპეტენტურ ორგანოებს, საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურებს);

გ) მიიღოს ნებისმიერი საჭირო გადაწყვეტილება საგანგებო სიტუაციის სახეობის შესაბამისად.

5.4.5. საგანგებო სიტუაციებთან დაკავშირებული ღონისძიებები რეგულარულად უნდა შემოწმდეს სხვა დაინტერესებულ მხარეებთან ერთად და საჭიროების შემთხვევაში, განახლდეს.

5.4.6. ორგანიზაციამ უნდა განახორციელოს საგანგებო სიტუაციებთან დაკავშირებული გეგმების კოორდინირება ყველა სარკინიგზო საწარმოსთან, რომლებიც ოპერირებენ მის ინფრასტრუქტურაში, საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურებთან, რათა ხელი შეუწყოს მათ სწრაფ რეაგირებას და ნებისმიერ სხვა მხარესთან, რომელიც შეიძლება მონაწილეობდეს საგანგებო სიტუაციაში.

5.4.7. ორგანიზაციას შემუშავებული უნდა ჰქონდეს ღონისძიებები საჭიროების შემთხვევაში ოპერაციებისა და სარკინიგზო მოძრაობის დროულად შეჩერებისათვის და მიღებულ ზომებთან დაკავშირებით ყველა დაინტერესებული მხარის ინფორმირებისათვის.

6. შესრულების შეფასება

6.1. მონიტორინგი

6.1.1. ორგანიზაციამ მონიტორინგი უნდა აწარმოოს, რათა:

ა) შეამოწმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის ყველა პროცესისა და პროცედურის, მათ შორის, უსაფრთხოების საექსპლუატაციო, ორგანიზაციული და ტექნიკური ზომების სწორად გამოყენება და ეფექტურობა;

ბ) შეამოწმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის სწორად გამოყენება მთლიანობაში;



გ) მოიკვლიოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის შესაბამისობა სარკინიგზო უსაფრთხოების წესითა და წინამდებარე დანართით გათვალისწინებულ მოთხოვნებთან.

6.1.2. ორგანიზაციამ უნდა აწარმოოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესრულების რეგულარული მონიტორინგი ორგანიზაციის ფარგლებში ყველა საფეხურზე და მოახდინოს ჩარევა, თუ ეს ფუნქციები სათანადოდ არ სრულდება.

7. გაუმჯობესება

7.1. სარკინიგზო შემთხვევების და ინციდენტების საფუძველზე მიღებული გამოცდილება

7.1.1. ორგანიზაციის სარკინიგზო საქმიანობასთან დაკავშირებული სარკინიგზო შემთხვევები და ინციდენტები უნდა:

ა) იქნეს შეტყობინებული, აღრიცხული, მოკვლეული და გაანალიზებული მათი გამომწვევი მიზეზების დასადგენად;

ბ) ეცნობოს შესაბამის ორგანოებს.

7.1.2. ორგანიზაციამ უნდა უზრუნველყოს:

ა) საჭიროების ან დავალების შემთხვევაში სააგენტოს, მოკვლევის ბიუროს მიერ და დარგობრივი/შიდა მოკვლევების საფუძველზე გაცემული რეკომენდაციების შეფასება და შესრულება;

ბ) სხვა დაინტერესებული მხარეების, როგორცაა: სარკინიგზო საწარმოები, ინფრასტრუქტურის მენეჯერები, ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირები და სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებების მფლობელები, ანგარიშებისა და მათგან მიღებული ინფორმაციის განხილვა და გათვალისწინება.

დანართი VI

მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელის უსაფრთხოების ავტორიზაციის მინიჭების განცხადების ფორმა

1. განცხადება მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელის უსაფრთხოების ავტორიზაციის მისანიჭებლად (მათ შორის, ვადის გასაგრძელებლად) ან გასაახლებლად მოიცავს:

1.1. განმცხადებელთან დაკავშირებულ მონაცემებს:

ა) განმცხადებლის სახელწოდება, საქმიანობის ადგილი და მისამართი;

ბ) საწარმოთა რეესტრში მინიჭებული საიდენტიფიკაციო კოდი;

გ) საკონტაქტო ინფორმაცია, როგორცაა: ელექტრონული ფოსტის მისამართი, ვებგვერდის მისამართი (არსებობის შემთხვევაში), ტელეფონის ნომერი.

1.2. წარმომადგენელთან ან სხვა საკონტაქტო პირთან დაკავშირებულ დეტალებს:

ა) სახელი და გვარი;

ბ) საკორესპონდენციო მისამართი;

გ) საკონტაქტო ინფორმაცია, როგორცაა: ელექტრონული ფოსტის მისამართი, ტელეფონის ნომერი, ფაქსის ნომერი – თუ წარმომადგენელს ან სხვა საკონტაქტო პირს აღნიშნული გააჩნია.

1.3. მითითებას, თუ რას ეხება განცხადება (მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელის უსაფრთხოების ავტორიზაციის მინიჭება (ვადის გაგრძელება) ან განახლება);



1.4. წინა უსაფრთხოების ავტორიზაციის საიდენტიფიკაციო ნომერს – უსაფრთხოების ავტორიზაციის ვადის გასაგრძელებლად ან გასაახლებლად განცხადების წარდგენის შემთხვევაში;

1.5. შემდეგ ინფორმაციას:

ა) მისასვლელი ლიანდაგის მდებარეობა და მიერთების სადგური;

ბ) მისასვლელი ლიანდაგის დანიშნულება და ფუნქციური გამოყენება.

1.6. ინფორმაციას, იმის შესახებ მისასვლელი ლიანდაგის ექსპლუატაციისთვის გამოიყენება თუ არა საკუთარი სატრანსპორტო საშუალებები;

1.7. განცხადების შედგენის ადგილსა და თარიღს;

1.8. უფლებამოსილი პირის ხელმოწერას.

2. პირველი პუნქტით გათვალისწინებულ განცხადებას დაერთვის შემდეგი:

2.1. „მეწარმეთა შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად იურიდიულ პირად რეგისტრაციის დამადასტურებელი დოკუმენტაცია;

2.2. მისასვლელი ლიანდაგის საკუთრების დამადასტურებელი დოკუმენტი;

2.3. უსაფრთხოების მართვის სისტემა, მისი შეფასებისთვის საჭირო დოკუმენტები და შესაბამისი მტკიცებულებები;

2.4. სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგების ფარგლებში არსებული ლიანდაგებისა და ისრული გადამყვანების და სარკინიგზო გადასასვლელების ჩამონათვალი, მათი რიცხვითი მონაცემებისა და დანიშნულების მითითებით;

2.5. განაცხადი, იმის შესახებ, რომ სარკინიგზო საქმიანობასთან დაკავშირებულ პოზიციებზე/თანამდებობებზე ხდება მხოლოდ იმ დასაქმებულების მიღება, რომლებიც აკმაყოფილებენ მოქმედი კანონმდებლობით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს;

2.6. განაცხადი, განცხადების წარდგენამდე ბოლო 12-თვიანი პერიოდის განმავლობაში გაცემულ შესაბამის ექსპერტიზის დასკვნასთან ერთად, იმის შესახებ, რომ მისასვლელი ლიანდაგები, რომლებზეც მოთხოვნილია ავტორიზაცია, ტექნიკურად გამართულია და უსაფრთხოა ექსპლუატაციისთვის;

2.7. მისასვლელი ლიანდაგის ექსპლუატაციისთვის გამოყენებული საკუთარი სატრანსპორტო საშუალებების ჩამონათვალი მათთან დაკავშირებული მონაცემების მითითებით^[1]

2.8. განაცხადი, განცხადების წარდგენამდე ბოლო 12-თვიანი პერიოდის განმავლობაში გაცემულ შესაბამის ექსპერტიზის დასკვნასთან ერთად, იმის შესახებ, რომ ამ დანართის 2.5. ქვეპუნქტით გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალებები (ასეთის არსებობის შემთხვევაში) აკმაყოფილებენ უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის დადგენილ მოთხოვნებს;

2.9. იმ სარკინიგზო საწარმოების და არსებობის შემთხვევაში, მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელების ჩამონათვალი, რომელთა სატრანსპორტო საშუალებები დაიშვებიან მისასვლელ ლიანდაგზე მოქმედი ხელშეკრულებების ფარგლებში;

2.10. განაცხადი იმის შესახებ, რომ მისასვლელ ლიანდაგზე საქმიანობისთვის დაიშვებიან, მხოლოდ იმ სარკინიგზო საწარმოების და მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელების სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთაც გააჩნიათ მოქმედი უსაფრთხოების სერტიფიკატი/უსაფრთხოების ავტორიზაცია;

2.11. იმ მისასვლელი ლიანდაგების ჩამონათვალი, რომელთა მომსახურებასაც ახორციელებს საკუთარი სატრანსპორტო საშუალებებით (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);



- 2.12. მისასვლელი ლიანდაგის პასპორტი ან მისი შესაბამისი წესით დამოწმებული ასლი;
- 2.13. მისასვლელი ლიანდაგის ექსპლუატაციაში მიღების აქტი მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად;
- 2.14. შესაბამის ინფრასტრუქტურის მენეჯერთან/სარკინიგზო საწარმოსთან შეთანხმებული მისასვლელ ლიანდაგზე მოძრაობის ორგანიზაციის წესი;
- 2.15. ინფრასტრუქტურის მენეჯერთან შეთანხმებული სადგურის ლიანდაგებში გადაადგილებასთან დაკავშირებული პირობები და სხვა მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელებთან შეთანხმებული მოძრაობის ორგანიზაციასთან დაკავშირებული წესები და პროცედურები, იმ შემთხვევაში როდესაც საკუთარი სატრანსპორტო საშუალებით ახორციელებს სხვა მისასვლელი ლიანდაგების მომსახურებას;
- 2.16. შიდა წესები და რეგულაციები, იმ წესებისა და რეგულაციების მითითებით, რაც ვრცელდება სარკინიგზო საწარმოზე, რომელიც სარგებლობს ინფრასტრუქტურით;
- 2.17. მინდობილობა, მისი გაცემის შემთხვევაში;
- 2.18. დადასტურება, რომ გადახდილია განცხადების განხილვისთვის დადგენილი საფასური;
- 2.19. მოქმედი უსაფრთხოების ავტორიზაციის გაცემის შემდგომ უსაფრთხოების მართვის სისტემაში განხორციელებული ცვლილებების ჩამონათვალი, მათ მოკლე აღწერილობასთან ერთად – უსაფრთხოების ავტორიზაციის განახლების ან ვადის გაგრძელებისთვის წარდგენილი განცხადების შემთხვევაში.

[1] სავალდებულოა მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მისასვლელი ლიანდაგის მფლობელი იყენებს საკუთარ სატრანსპორტო საშუალებებს.

დანართი VII

უსაფრთხოების საერთო ინდიკატორები

მუხლი 1. სარკინიგზო შემთხვევებთან დაკავშირებული ინდიკატორები

1.1. მნიშვნელოვანი სარკინიგზო შემთხვევების საერთო და შეფარდებითი (მატარებელ-კილომეტრებთან) რაოდენობა, სარკინიგზო შემთხვევების შემდეგი სახეების მიხედვით:

ა) მატარებლის შეჯახება სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებასთან;

ბ) მატარებლის შეჯახება დაბრკოლებასთან გაბარიტის ფარგლებში;

გ) მატარებლის რელსიდან აცდენა;

დ) სარკინიგზო შემთხვევა სარკინიგზო გადასასვლელზე, მათ შორის შემთხვევა, რომელშიც მონაწილეობენ სარკინიგზო გადასასვლელზე ქვეითად მოსიარულეები, თავის მხრივ, აღნიშნული უნდა დაიყოს ამ დანართის 6.2. ქვეპუნქტით განსაზღვრული სარკინიგზო გადასასვლელის 5 ტიპის მიხედვით;

ე) სარკინიგზო შემთხვევა, რომელიც შეემატა ადამიანებს და რომელშიც მონაწილეობს მოძრავი შემადგენლობა გადაადგილებისას, გარდა თვითმკვლელობისა და თვითმკვლელობის მცდელობისა;

ვ) ხანძარი მოძრავ შემადგენლობაში;



ზ) სხვა.

თითოეული მნიშვნელოვანი სარკინიგზო შემთხვევის შესახებ უნდა მომზადდეს ანგარიში პირველადი სარკინიგზო შემთხვევის სახის შესაბამისად, მიუხედავად იმისა, რომ აღნიშნულით გამოწვეული მეორეული შედეგები შეიძლება უფრო სერიოზული იყოს (მაგალითად, ხანძარი რელსიდან აცდენის შემდეგ).

1.2. სერიოზულად დაზარალებული ან გარდაცვლილი პირების საერთო და შეფარდებითი (მატარებელ-კილომეტრებთან) რაოდენობა სარკინიგზო შემთხვევის სახის მიხედვით, რაც დაყოფილი უნდა იყოს შემდეგ კატეგორიებად:

ა) მგზავრი (ასევე მთლიან მგზავრ-კილომეტრებსა და სამგზავრო მატარებელ-კილომეტრებთან შეფარდებით);

ბ) დასაქმებული პირი ან კონტრაქტორი;

გ) სარკინიგზო გადასასვლელით მოსარგებლე;

დ) დამრღვევი;

ე) ბაქანზე მყოფი სხვა პირი;

ვ) ბაქანზე არმყოფი სხვა პირი.

მუხლი 2. სახიფათო ტვირთებთან დაკავშირებული ინდიკატორები

2.1. სარკინიგზო შემთხვევების საერთო და შეფარდებითი (მატარებელ-კილომეტრებთან) რაოდენობა, რომელიც მოიცავს სახიფათო ტვირთების სარკინიგზო გადაზიდვას, რაც იყოფა შემდეგ კატეგორიებად:

ა) სარკინიგზო შემთხვევა, რომელიც დაკავშირებულია სახიფათო ტვირთების გადამზიდველ, სულ მცირე, ერთ სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებასთან;

ბ) ასეთი სარკინიგზო შემთხვევების რაოდენობა, როდესაც შემთხვევის შედეგად ხდება სახიფათო ტვირთების გამოთავისუფლება.

მუხლი 3. თვითმკვლელობებთან დაკავშირებული ინდიკატორები

თვითმკვლელობებისა და თვითმკვლელობის მცდელობების საერთო და შეფარდებითი (მატარებელ-კილომეტრებთან) რაოდენობა.

მუხლი 4. სარკინიგზო შემთხვევების წინმსწრებ მოვლენებთან დაკავშირებული ინდიკატორები

სარკინიგზო შემთხვევების წინმსწრები მოვლენების საერთო და შეფარდებითი (მატარებელ-კილომეტრებთან) რაოდენობა და დაყოფა წინმსწრები მოვლენების შემდეგ სახეებად:

ა) რელსის ტეხა;

ბ) ლიანდაგის დეფორმაცია და სისწორის სხვაგვარი დარღვევა;

გ) მცდარი სიგნალის გადაცემა;

დ) ამკრძალავი სიგნალის გავლა, სახიფათო მონაკვეთზე გასვლით;

ე) ამკრძალავი სიგნალის გავლა, სახიფათო მონაკვეთზე გასვლის გარეშე;

ვ) ექსპლუატაციაში მყოფი მოძრავი შემადგენლობის თვლის ტეხა;



ზ) ექსპლუატაციაში მყოფი მოძრავი შემადგენლობის ღერძის ტეხა.

ყველა წინმსწრები მოვლენა, რომელმაც გამოიწვია ან არ გამოიწვია სარკინიგზო შემთხვევა, ორივე შემთხვევაში ექვემდებარება ანგარიშგებას (წინმსწრები მოვლენა, რომელმაც გამოიწვია მნიშვნელოვანი სარკინიგზო შემთხვევა, ასევე ექვემდებარება ანგარიშგებას წინმსწრებ მოვლენებთან დაკავშირებული ინდიკატორების შესაბამისად; წინმსწრები მოვლენა, რომელსაც არ გამოუწვევია მნიშვნელოვანი სარკინიგზო შემთხვევა, ანგარიშგებას ექვემდებარება მხოლოდ წინმსწრებ მოვლენებთან დაკავშირებული ინდიკატორების შესაბამისად).

მუხლი 5. სარკინიგზო შემთხვევების ეკონომიკური ზეგავლენის გაანგარიშებასთან დაკავშირებული ინდიკატორები

5.1. საერთო (გამოხატული ლარში) და შეფარდებითი (მატარებელ-კილომეტრებთან):

ა) გარდაცვალებისა და ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანებების რაოდენობა გამრავლებული უბედური შემთხვევის პრევენციის ღირებულებაზე;

ბ) გარემოსათვის მიყენებული ზიანის ღირებულება;

გ) მოძრავი შემადგენლობის ან ინფრასტრუქტურისათვის მიყენებული მატერიალური ზიანის ღირებულება;

დ) სარკინიგზო შემთხვევების შედეგად გამოწვეული დაგვიანებების ღირებულება.

5.2. უბედური შემთხვევის პრევენციის ღირებულება არის სოციალური მახასიათებლებით განსაზღვრული უბედური შემთხვევის პრევენციის ღირებულება და, როგორც ასეთი, არ უზრუნველყოფს მითითებას კომპენსაციაზე სარკინიგზო შემთხვევაში მონაწილე მხარეებს შორის.

მუხლი 6. ინფრასტრუქტურის ტექნიკურ უსაფრთხოებასა და მის დანერგვასთან დაკავშირებული ინდიკატორები

6.1. მატარებლების დაცვის სისტემებით (TPSs) აღჭურვილი ლიანდაგების პროცენტი ექსპლუატაციაში და მატარებელ-კილომეტრების პროცენტი, რომელიც იყენებს მატარებლების დაცვის საბორტო სისტემებს, სადაც ეს სისტემები უზრუნველყოფს:

– გაფრთხილებას,

– გაფრთხილებასა და ავტომატურ გაჩერებას,

– გაფრთხილებასა და ავტომატურ გაჩერებას, აგრეთვე, სიჩქარის დისკრეტულ/წყვეტილ კონტროლს,

– გაფრთხილებასა და ავტომატურ გაჩერებას, აგრეთვე, სიჩქარის უწყვეტ კონტროლს.

6.2. სარკინიგზო გადასასვლელების რაოდენობა (საერთო, ხაზ-კილომეტრისა და ლიანდაგ-კილომეტრის მიხედვით) შემდეგი ხუთი სახის მიხედვით:

ა) სარკინიგზო გადასასვლელი პასიური უსაფრთხოების სისტემით;

ბ) სარკინიგზო გადასასვლელი აქტიური უსაფრთხოების სისტემით;

ბ.ა) მექანიკური;

ბ.ბ) ავტომატური, მოსარგებლის მხარეს ავტომატური გაფრთხილების ფუნქციით;

ბ.გ) ავტომატური, მოსარგებლის მხარეს დაცვის ფუნქციით;

ბ.დ) ლიანდაგის მხარეს დაცვის ფუნქციით.



მუხლი 7. უსაფრთხოების საერთო ინდიკატორების განმარტებები და სარკინიგზო შემთხვევების ეკონომიკური ზეგავლენის გაანგარიშების მეთოდოლოგია

7.1. სარკინიგზო შემთხვევებთან დაკავშირებული ინდიკატორების განმარტებები:

7.1.1 „მნიშვნელოვანი სარკინიგზო შემთხვევა“ ნიშნავს სარკინიგზო შემთხვევას რომელშიც მონაწილეობს, სულ მცირე, ერთი სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალება გადაადგილებისას, რომლის შედეგადაც იღუპება ან ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანებას იღებს, სულ მცირე ერთი პირი, ან მნიშვნელოვან დაზიანებას იღებს, მოძრავი შემადგენლობა, ლიანდაგები, სხვა მოწყობილობები ან გარემო, ან რომელიც იწვევს მოძრაობის მნიშვნელოვან შეფერხებას, გარდა საამქროებში, საწყობებსა და დეპოებში მომხდარი სარკინიგზო შემთხვევებისა;

7.1.2 „მატარებელი“ ნიშნავს – სათანადო სიგნალებით აღჭურვილ ვაგონებისგან ან/და სხვა ნებისმიერი სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებებისგან ფორმირებულ შემადგენლობას ერთი ან რამდენიმე მოქმედი გამწევი საშუალებით, აგრეთვე თვითმავალ სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც გადასარბენზე იგზავნება;

7.1.3. „მატარებლის შეჯახება სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებასთან“ ნიშნავს მატარებლის შეჯახებას ნებისმიერი ნაწილით სხვა მატარებლის ან სატრანსპორტო საშუალების ნებისმიერ ნაწილთან, ან მატარებლის შეჯახებას სამანევრო მოძრავ შემადგენლობასთან;

7.1.4. „მატარებლის შეჯახება დაბრკოლებასთან გაბარიტის ფარგლებში“ ნიშნავს მატარებლის ნაწილსა და ლიანდაგზე ან მის სიახლოვეს მუდმივად ან დროებით განთავსებულ საგნებს შორის შეჯახებას (გარდა სარკინიგზო გადასასვლელებზე გადამკვეთი სატრანსპორტო საშუალებების ან მოსარგებლების მიერ დაკარგული საგნებისა), მათ შორის, შეჯახებას საჰაერო საკონტაქტო ქსელის სადენებთან; ამავე შემთხვევას განეკუთვნება შეჯახება ცხოველებთან;

7.1.5. „მატარებლის რელსებიდან გადასვლა“ ნიშნავს ნებისმიერ შემთხვევას, როდესაც მატარებლის, სულ მცირე, ერთი თვალი ტოვებს რელსებს;

7.1.6. „სარკინიგზო შემთხვევა სარკინიგზო გადასასვლელებზე“ ნიშნავს ნებისმიერ სარკინიგზო შემთხვევას სარკინიგზო გადასასვლელებზე, რომელშიც მონაწილეობს, სულ მცირე, ერთი სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალება და ერთი ან მეტი გადამკვეთი სატრანსპორტო საშუალება, სხვა გადამკვეთი მოსარგებლები, როგორებიცაა ქვეითად მოსიარულეები ან ლიანდაგზე ან მის სიახლოვეს დროებით არსებული სხვა საგნები, თუ ისინი დაკარგა გადამკვეთმა სატრანსპორტო საშუალებამ ან მოსარგებლემ;

7.1.7. „სარკინიგზო შემთხვევა, რომელიც შეემთხვა ადამიანებს და რომელშიც მონაწილეობს მოძრავი შემადგენლობა გადაადგილებისას“ ნიშნავს სარკინიგზო შემთხვევას, რომლებიც შეემთხვა ერთ ან მეტ პირს, რომელთაც დაეჯახა სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალება ან მასზე მიმაგრებული ან მისგან მოწყდარი საგანი, რაც ასევე მოიცავს სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებებიდან გადავარდნილ პირებს, აგრეთვე, პირებს, რომლებიც წაიქცნენ ან დაშავდნენ მგზავრობისას სატრანსპორტო საშუალების ბორტზე დაუმაგრებელი საგანის დაჯახების შედეგად;

7.1.8. „ხანძარი მოძრავ შემადგენლობაში“ ნიშნავს ხანძარს ან აფეთქებას, რომელიც ხდება სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებაში (მისი ტვირთის ჩათვლით) მისი გადაადგილებისას გამგზავრების სადგურსა და დანიშნულების ადგილს შორის, მათ შორის, მისი დგომისას გამგზავრების სადგურზე, დანიშნულების ადგილზე ან შუალედურ გაჩერებებზე, აგრეთვე, გამგზავრების სადგურსა და დანიშნულების ადგილს შორის განმეორებითი მახარისხებელი ოპერაციებისას;

7.1.9. „სხვა (სარკინიგზო შემთხვევა)“ ნიშნავს ნებისმიერ სარკინიგზო შემთხვევას, გარდა: მატარებლის შეჯახებისა სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებასთან, მატარებლის შეჯახებისა დაბრკოლებასთან გაბარიტის ფარგლებში, მატარებლის რელსიდან აცდენისა, სარკინიგზო შემთხვევისა სარკინიგზო გადასასვლელებზე, სარკინიგზო შემთხვევისა, რომელიც შეემთხვათ ადამიანებს და რომელშიც მონაწილეობს მოძრავი შემადგენლობა გადაადგილებისას ან ხანძრისა მოძრავ შემადგენლობაში;

7.1.10. „მგზავრი“ ნიშნავს ნებისმიერ პირს, გარდა მატარებლის ეკიპაჟის წევრისა, რომელიც მგზავრობს



რკინიგზით, აგრეთვე მხოლოდ უბედური შემთხვევების სტატისტიკის მიზნებისათვის მგზავრს ნიშნავს პირი, რომელიც ცდილობს მოძრავ მატარებელში ჩაჯდომას ან მოძრავი მატარებლიდან ჩასვლას და პირი, რომელიც მგზავრობს მატარებლის მართვის კაბინით;

7.1.11. „დასაქმებული პირი ან კონტრაქტორი“ ნიშნავს ნებისმიერ პირს, რომლის საქმიანობა უკავშირდება რკინიგზას და რომელიც იმყოფება სამსახურში სარკინიგზო შემთხვევის დროს, მათ შორის, კონტრაქტორების პერსონალს, ინდივიდუალურ კონტრაქტორებს, მატარებლის ეკიპაჟს და პირებს, რომელთა სამუშაო დაკავშირებულია მოძრავ შემადგენლობასა და ინფრასტრუქტურის მოწყობილობებთან;

7.1.12. „სარკინიგზო გადასასვლელით მოსარგებლე“ ნიშნავს ნებისმიერ პირს, რომელიც სარგებლობს სარკინიგზო გადასასვლელით, რომ გადაკვეთოს სარკინიგზო ხაზი ნებისმიერი სახის სატრანსპორტო საშუალებით ან ფეხით;

7.1.13. „დამრღვევი“ ნიშნავს ნებისმიერ პირს, გარდა სარკინიგზო გადასასვლელით მოსარგებლისა, რომელიც იმყოფება რკინიგზის ობიექტებზე, სადაც მისი ყოფნა აკრძალულია;

7.1.14. „ბაქანზე მყოფი სხვა პირი“ ნიშნავს სარკინიგზო ბაქანზე მყოფ ნებისმიერ პირს, რომელიც არ განისაზღვრება როგორც „მგზავრი“, „დასაქმებული პირი ან კონტრაქტორი“, „სარკინიგზო გადასასვლელით მოსარგებლე“, „ბაქანზე არმყოფი სხვა პირი“ ან „დამრღვევი“;

7.1.15. „ბაქანზე არმყოფი სხვა პირი“ ნიშნავს სარკინიგზო ბაქანზე არმყოფ ნებისმიერ პირს, რომელიც არ განისაზღვრება როგორც „მგზავრი“, „დასაქმებული პირი ან კონტრაქტორი“, „სარკინიგზო გადასასვლელით მოსარგებლე“, „ბაქანზე მყოფი სხვა პირი“ ან „დამრღვევი“;

7.1.16. „გარდაცვალება (დაღუპული)“ ნიშნავს ნებისმიერ პირს, რომელიც იღუპება სარკინიგზო შემთხვევის შედეგად მაშინვე ან შემთხვევიდან 30 დღის განმავლობაში გარდა თვითმკვლელობის შემთხვევისა;

7.1.17. „სერიოზული დაზიანება (სერიოზულად დაშავებული პირი)“ ნიშნავს სარკინიგზო შემთხვევის (გარდა თვითმკვლელობის მცდელობისა) შედეგად დაშავებულ ნებისმიერ პირს, რომელიც ჰოსპიტალიზებულია, სულ მცირე, 24 საათით.

7.2. სახიფათო ტვირთებთან დაკავშირებული ინდიკატორების განმარტებები:

7.2.1. „სარკინიგზო შემთხვევა, რომელიც მოიცავს სახიფათო ტვირთების გადაზიდვას“ ნიშნავს ნებისმიერ სარკინიგზო შემთხვევას ან ინციდენტს, რომელიც ექვემდებარება შეტყობინებას სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესის მიხედვით;

7.2.2. „სახიფათო ტვირთი“ ნიშნავს ნივთიერებებსა და ნივთებს, რომელთა გადაზიდვა აკრძალულია სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესის მიხედვით, ან ნებადართულია განხორციელდეს მხოლოდ მასში დადგენილი პირობებით.

7.3. თვითმკვლელობებთან დაკავშირებული ინდიკატორების განმარტებები:

7.3.1. „თვითმკვლელობა“ ნიშნავს განზრახ თვითდაზიანების აქტს, რომელიც იწვევს გარდაცვალებას, რაც აღრიცხული და კლასიფიცირებულია უფლებამოსილი ეროვნული უწყების მიერ;

7.3.2. „თვითმკვლელობის მცდელობა“ ნიშნავს განზრახ თვითდაზიანების აქტს, რომელიც იწვევს სერიოზულ დაზიანებას.

7.4. სარკინიგზო შემთხვევების წინმსწრებ მოვლენებთან დაკავშირებული ინდიკატორების განმარტებები:

7.4.1. „რელსის ტეხა“ ნიშნავს ტეხას, როდესაც რელსი გაყოფილია ორ ან მეტ ნაწილად, ან ტეხას, როდესაც რელსს ტყდება ლითონის ნაწილი, რის შედეგადაც სავალ ზედაპირზე გაჩნდა ღრეჩო, რომლის სიგრძე აღემატება 50 მმ-ს, ხოლო სიღრმე – 10 მმ-ს;



7.4.2. „ლიანდაგის დეფორმაცია ან სისწორის სხვაგვარი დარღვევა“ ნიშნავს ლიანდაგის უწყვეტობასთან ან გეომეტრიასთან დაკავშირებულ ნებისმიერ წუნს, რაც მოითხოვს წუნის აღმოფხვრამდე ლიანდაგის მოძრაობისათვის დაკეტვას ან დადგენილი სიჩქარის დაუყოვნებლივ შეზღუდვას;

7.4.3. „მცდარი (ნაკლებად შემზღუდველი) სიგნალის გადაცემა“ ნიშნავს ინფრასტრუქტურის ან მოძრავი შემადგენლობის სიგნალიზაციის სისტემის ტექნიკურ გაუმართაობას, რის შედეგადაც სიგნალით გადაცემული ინფორმაცია იმაზე ნაკლებად შემზღუდველია, ვიდრე მოითხოვება. ამავე შემთხვევას მიეკუთვნება სახიფათო ადგილის შეზღუდვა შეუსაბამო შეზღუდვის სიგნალებით ან შეზღუდვის სიგნალების არასწორი განლაგება, რომელთა შედეგადაც ხდება მოთხოვნილზე ნაკლებად შემზღუდველი სიგნალის გადაცემა, აგრეთვე სახიფათო ადგილის შეზღუდვის სიგნალების არარსებობა;

7.4.4. „ამკრძალავი სიგნალის გავლა, სახიფათო მონაკვეთზე გასვლით“ ნიშნავს შემთხვევას, როდესაც მატარებლის რომელიმე ნაწილი სცდება ნებადართული მოძრაობის საზღვრებს და გადაადგილდება სახიფათო მონაკვეთზე;

7.4.5. „ამკრძალავი სიგნალის გავლა, სახიფათო მონაკვეთზე გასვლის გარეშე“ ნიშნავს შემთხვევას, როდესაც მატარებლის რომელიმე ნაწილი სცდება ნებადართული მოძრაობის საზღვრებს, მაგრამ არ გადაადგილდება სახიფათო მონაკვეთზე;

7.4.6. ამ მუხლის 7.4.4. და 7.4.5. ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული არანებადართული მოძრაობა ნიშნავს:

ა) სალიანდაგო შუქნიშანზე გაჩერების ბრძანებაზე გავლას, როდესაც არ ფუნქციონირებს მატარებლების დაცვის სისტემა (TPS);

ბ) მატარებლების დაცვის სისტემით (TPS) გათვალისწინებული, უსაფრთხო მოძრაობასთან დაკავშირებული ნებადართული ზონის მიღმა გასვლას;

გ) იმ მონაკვეთის მიღმა გასვლას, რომელზეც გაცემულია რეგულაციებით განსაზღვრული სიტყვიერი ან წერილობითი ნებართვა;

დ) გაჩერების მანიშნებელი სიგნალების ან ხელის სიგნალების გავლას.

არ გაითვალისწინება შემთხვევა, როდესაც ამკრძალავ სიგნალს გაივლის სატრანსპორტო საშუალება წვეის ერთეულის გარეშე, ან ეკიპაჟის მიერ უმეტესადაა დატოვებული მატარებელი. არ გაითვალისწინება შემთხვევა, როდესაც, რაიმე მიზეზით, საფრთხის მანიშნებელი სიგნალი დროულად არ ირთვება, რომ მემანქანემ შეძლოს მატარებლის სიგნალზე გაჩერება.

არანებადართულ მოძრაობასთან დაკავშირებულ ჩამოთვლილ ოთხივე შემთხვევასთან დაკავშირებით უნდა მომზადდეს ერთი საერთო ინდიკატორი, რომელიც შესაძლებელია ჩაიშალოს ცალ-ცალკე თითოეულ ინდიკატორთან მიმართებით.

7.4.7. „ექსპლუატაციაში მყოფი მოძრავი შემადგენლობის თვლის ტეხა“ ნიშნავს ტეხას, რომელიც ზემოქმედებს თვალზე და ქმნის სარკინიგზო შემთხვევის (რელსიდან აცდენის ან შეჯახების) რისკს;

7.4.8. „ექსპლუატაციაში მყოფი მოძრავი შემადგენლობის ღერძის ტეხა“ ნიშნავს ტეხას, რომელიც ზემოქმედებს ღერძზე და ქმნის სარკინიგზო შემთხვევის (რელსიდან აცდენის ან შეჯახების) რისკს.

7.5. სარკინიგზო შემთხვევების ეკონომიკური ზეგავლენის გაანგარიშებასთან დაკავშირებული მეთოდოლოგია

7.5.1. უბედური შემთხვევის პრევენციის ღირებულება მოიცავს:

7.5.1.1. უშუალოდ უსაფრთხოების ღირებულებას: გადახდისათვის მზაობის ინდიკატორები, რაც ეფუძნება გაცხადებული პრეფერენციების კვლევას სახელმწიფოში.



7.5.1.2. პირდაპირ და არაპირდაპირ ეკონომიკურ ხარჯებს: შეფასებულ ხარჯებს, რომელიც მოიცავს:

ა) სამედიცინო და სარეაბილიტაციო ხარჯს;

ბ) სასამართლო ხარჯებს, პოლიციასთან, შემთხვევის კერძო მოკვლევებთან, საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურებთან დაკავშირებულ და დაზღვევის ადმინისტრაციულ ხარჯებს;

გ) საწარმოო დანაკარგებს: საზოგადოებისათვის იმ საქონლისა და მომსახურების ღირებულება, რომელთა წარმოებასაც შეძლებდა მოცემული პირი, შემთხვევა რომ არ მომხდარიყო.

7.5.1.3. უბედურ შემთხვევასთან დაკავშირებული ხარჯების გაანგარიშებისას, გარდაცვალებები და სერიოზული დაზიანებები ცალ-ცალკე გაითვალისწინება (უბედური შემთხვევის პრევენციის ღირებულება განსხვავდება გარდაცვალებებსა და სერიოზულ დაზიანებებთან მიმართებით).

7.5.2. უშუალოდ უსაფრთხოების ღირებულებისა და პირდაპირი ან/და არაპირდაპირი ეკონომიკური ხარჯების გაანგარიშების პრინციპები: უშუალოდ უსაფრთხოების ღირებულებასთან მიმართებით, ხელმისაწვდომი გაანგარიშებების მართებულობის შეფასება უნდა ითვალისწინებდეს შემდეგს:

ა) გაანგარიშებები უნდა უკავშირდებოდეს სატრანსპორტო სექტორში სიკვდილიანობის რისკის შემცირების შეფასების სისტემას და უნდა ეფუძნებოდეს გადახდისათვის მზაობის მიდგომას, დადგენილი პრეფერენციების კვლევის მეთოდების შესაბამისად;

ბ) მნიშვნელობების განსასაზღვრად შერჩეული რესპონდენტები უნდა წარმოადგენდნენ შესაბამის პოპულაციას. კერძოდ, შერჩეული ნიმუში უნდა ასახავდეს ასაკის/შემოსავლის განაწილებას პოპულაციის სხვა შესაბამის სოციალურ-ეკონომიკურ ან/და დემოგრაფიულ მახასიათებლებთან ერთად;

გ) გადახდისათვის მზაობასთან დაკავშირებული მნიშვნელობების განსაზღვრის მეთოდი: კვლევის პროექტი უნდა ითვალისწინებდეს, რომ შეკითხვები გასაგები/მნიშვნელოვანი იყოს რესპონდენტებისათვის;

დ) პირდაპირი და არაპირდაპირი ეკონომიკური ხარჯები უნდა შეფასდეს საზოგადოების მიერ გაწეული რეალური ხარჯების საფუძველზე.

7.5.3. ტერმინთა განმარტებები:

7.5.3.1. „გარემოსათვის მიყენებული ზიანის ღირებულება“ ნიშნავს სარკინიგზო საწარმოებისა და ინფრასტრუქტურის მენეჯერების მიერ დასაფარ ხარჯებს, რომლებიც შეფასებულია მათი გამოცდილების საფუძველზე, დაზიანებული არეალის აღსადგენად სარკინიგზო შემთხვევამდელ მდგომარეობაში;

7.5.3.2. „მოდრავი შემადგენლობის ან ინფრასტრუქტურისათვის მიყენებული მატერიალური ზიანის ღირებულება“ ნიშნავს ახალი მოძრავი შემადგენლობის ან ინფრასტრუქტურის უზრუნველყოფის ხარჯებს, ანალოგიური ფუნქციებითა და ტექნიკური პარამეტრებით, რაც გააჩნდა დაზიანებულ მოძრავ შემადგენლობას ან ინფრასტრუქტურას, რომელიც არ ექვემდებარება შეკეთებას. აგრეთვე, იმ მოძრავი შემადგენლობის ან ინფრასტრუქტურის სარკინიგზო შემთხვევამდელ მდგომარეობაში აღდგენასთან დაკავშირებულ ხარჯებს, რომელიც ექვემდებარება შეკეთებას და რაც სარკინიგზო საწარმოებმა და ინფრასტრუქტურის მენეჯერებმა საკუთარი გამოცდილების საფუძველზე უნდა შეაფასონ, მათ შორის, მოძრავი შემადგენლობის იჯარასთან დაკავშირებულ ხარჯებს, რაც განპირობებულია დაზიანებული სატრანსპორტო საშუალებების ხელმიუწვდომლობით;

7.5.3.3. „სარკინიგზო შემთხვევების შედეგად გამოწვეული დაგვიანებების ღირებულება“ ნიშნავს დაგვიანებების ფულით გამოსახულ ღირებულებას, რომელიც წარმოექმნათ სარკინიგზო ტრანსპორტის მომხმარებლებს (მგზავრები და სატვირთო გადაზიდვებთან დაკავშირებული მომხმარებლები) სარკინიგზო შემთხვევების შედეგად, რაც გაანგარიშდება შემდეგი მოდელის მიხედვით:



VT = მგზავრობის დროის დაზოგვის ფულადი ღირებულება

დროის ღირებულება მატარებლის მგზავრისათვის (საათში)

$VT_{\text{მგზ}} \approx [\text{სამსახურებრივი მგზავრების } VT] * [\text{სამსახურებრივი მგზავრების საშუალო პროცენტი წელიწადში}] + [\text{არასამსახურებრივი მგზავრების } VT] * [\text{არასამსახურებრივი მგზავრების საშუალო პროცენტი წელიწადში}]$

VT_{მგზ} გაანგარიშდება ლარში ერთ მგზავრზე საათში

„სამსახურებრივი მგზავრი“ ნიშნავს მგზავრს, რომელიც მგზავრობს მის პროფესიულ საქმიანობასთან დაკავშირებული მიზნით, რაც არ მოიცავს რეგულარულ მგზავრობას სახლიდან სამსახურში და უკან.

დროის ღირებულება სატვირთო მატარებლისათვის (საათში)

$VT_{\text{სატ}} \approx [\text{სატვირთო მატარებლების } VT] * [(\text{ტონა-კმ}) / (\text{მატარებელ-კმ})]$

VT_{სატ} გაანგარიშდება ლარში ერთ ტონა ტვირთზე საათში

1 წელიწადში ერთი მატარებლით გადაზიდული ტვირთის საშუალო რაოდენობა ტონებში = (ტონა-კმ) / (მატარებელ-კმ)

CM ≈ მატარებლის 1-წუთიანი დაგვიანების ღირებულება

სამგზავრო მატარებელი

$CM_{\text{მგზ}} \approx K1 * (VT_{\text{მგზ}} / 60) * [(\text{მგზავრ-კმ}) / (\text{მატარებელ-კმ})]$

მგზავრების საშუალო რაოდენობა მატარებლის მიხედვით 1 წელიწადში ≈ (მგზავრ-კმ) / (მატარებელ-კმ)

სატვირთო მატარებელი

$CM_{\text{სატ}} \approx K2 * (VT_{\text{სატ}} / 60)$

კოეფიციენტები K1 და K2 დროის მნიშვნელობას და დაგვიანების მნიშვნელობას შორისაა, რაც გაანგარიშებულია დადგენილი პრეფერენციების კვლევებზე დაყრდნობით, რათა გათვალისწინებულ იქნეს, რომ დაგვიანებების შედეგად დაკარგული დრო გაცილებით უფრო უარყოფითად აღიქმება, ვიდრე ჩვეულებრივი მგზავრობის დრო.

სარკინიგზო შემთხვევების შედეგად გამოწვეულ დაგვიანებების ღირებულება ≈ $CM_{\text{მგზ}} * (\text{სამგზავრო მატარებლების დაგვიანების წუთები}) + CM_{\text{სატ}} * (\text{სატვირთო მატარებლების დაგვიანების წუთები})$

მოდელის მასშტაბი



დაგვიანების ღირებულება უნდა გაანგარიშდეს მნიშვნელოვანი სარკინიგზო შემთხვევებისთვის შემდეგი სახით:

ა) ფაქტობრივი დაგვიანებები სარკინიგზო ხაზებზე, სადაც მოხდა სარკინიგზო შემთხვევები, რაც გაანგარიშებულია ბოლო სადგურზე;

ბ) ფაქტობრივი დაგვიანებები, ან თუ ეს შეუძლებელია, საანგარიშო დაგვიანებები სხვა ხაზებზე, რომლებზეც გავლენა იქონია აღნიშნულმა სარკინიგზო შემთხვევამ.

მუხლი 8. ინფრასტრუქტურის ტექნიკურ უსაფრთხოებასა და მის დანერგვასთან დაკავშირებული ინდიკატორები

8.1. „მატარებლის დაცვის სისტემა (TPS)“ ნიშნავს სისტემას, რომელიც ხელს უწყობს სიჩქარის შეზღუდვებისა და სიგნალების მოთხოვნების აღსრულებას;

8.2. „საბორტო სისტემები“ ნიშნავს სისტემებს, რომლებიც დახმარებას უწევს მემანქანეს, დაემორჩილოს სახაზო და კაბინის სიგნალიზაციას, და, ამგვარად, უზრუნველყოფს სახიფათო მონაკვეთებზე გასვლისგან დაცვას და სიჩქარის შეზღუდვების აღსრულებას. მატარებლის დაცვის საბორტო სისტემები განისაზღვრება შემდეგნაირად:

ა) გაფრთხილება – უზრუნველყოფს მემანქანის ავტომატურ გაფრთხილებას;

ბ) გაფრთხილება და ავტომატური გაჩერება – უზრუნველყოფს მემანქანის ავტომატურ გაფრთხილებასა და ავტომატურ გაჩერებას ამკრძალავი სიგნალის გავლისას;

გ) გაფრთხილება, ავტომატური გაჩერება და სიჩქარის დისკრეტული კონტროლი – უზრუნველყოფს დაცვას სახიფათო მონაკვეთებზე გასვლისგან, სადაც „სიჩქარის დისკრეტული კონტროლი“ ნიშნავს სიჩქარის კონტროლს განსაზღვრულ ადგილებში, სიგნალთან მიახლოებისას;

დ) გაფრთხილება, ავტომატური გაჩერება და სიჩქარის უწყვეტი კონტროლი – უზრუნველყოფს დაცვას სახიფათო მონაკვეთებზე გასვლისგან და ხაზზე არსებული სიჩქარის შეზღუდვების უწყვეტ კონტროლს, სადაც „სიჩქარის უწყვეტი კონტროლი“ ნიშნავს მაქსიმალური დასაშვები სამიზნე სიჩქარის უწყვეტად ინდიკაციას და აღსრულებას სარკინიგზო ხაზის ყველა მონაკვეთზე;

ე) ტიპი „დ“ მიეკუთვნება მატარებლების დაცვის ავტომატურ სისტემას (ATP).

8.3. „სარკინიგზო გადასასვლელი“ ნიშნავს გზას ან გასასვლელსა და რკინიგზას შორის ერთ დონეზე ნებისმიერი გადაკვეთის ადგილს, რაც აღიარებულია ინფრასტრუქტურის მენეჯერის მიერ და ღიაა საჯარო ან კერძო მოსარგებლებისათვის. არ გაითვალისწინება სადგურებში ბაქნებს შორის გასასვლელები, აგრეთვე, ლიანდაგებზე გადასასვლელები, რომლებიც მხოლოდ თანამშრომლების მიერ გამოყენებისთვისაა გათვალისწინებული;

8.4. „გზა“ სარკინიგზო შემთხვევების სტატისტიკის მიზნებისათვის, ნიშნავს საჯარო ან კერძო დანიშნულების გზას, ქუჩას ან გზატკეცილს, მათი მიმდებარე საფეხმავლო ბილიკების და ველობილიკების ჩათვლით;

8.5. „გასასვლელი“ ნიშნავს ნებისმიერ მარშრუტს, გარდა გზისა, რომელიც გათვალისწინებულია ადამიანების, ცხოველების, სატრანსპორტო საშუალებების ან მანქანა-დანადგარების გასასვლელად;

8.6. „სარკინიგზო გადასასვლელი პასიური უსაფრთხოების სისტემით“ ნიშნავს სარკინიგზო გადასასვლელს რაიმე სახის გამაფრთხილებელი ან დაცვის სისტემის გარეშე, რომელიც აქტიურდება, როდესაც მოსარგებლისათვის გადასასვლელით სარგებლობა უსაფრთხო არ არის;

8.7. „სარკინიგზო გადასასვლელი აქტიური უსაფრთხოების სისტემით“ ნიშნავს სარკინიგზო გადასასვლელს, რომლით მოსარგებლებიც დაცული ან გაფრთხილებული არიან მატარებლის მიახლოებასთან დაკავშირებით მოწყობილობების მეშვეობით, რომლებიც აქტიურდება, როდესაც



მოსარგებლისათვის გადასასვლელით სარგებლობა უსაფრთხო არ არის;

8.8. დაცვა ფიზიკური მოწყობილობების გამოყენებით მოიცავს:

ა) ნახევარ ან მთლიან ბარიერებს;

ა.ა) ჭიშკრებს.

ბ) გაფრთხილებას სარკინიგზო გადასასვლელზე სტაციონარული მოწყობილობების გამოყენებით:

ბ.ა) ხილვადი მოწყობილობები: შუქები;

ბ.ბ) ხმოვანი მოწყობილობები: ზარი, საყვირი, კლასონი და სხვ.

8.9. სარკინიგზო გადასასვლელი აქტიური უსაფრთხოების სისტემით კლასიფიცირდება როგორც:

ა) მექანიკური – სარკინიგზო გადასასვლელი, სადაც დაცვას ან გაფრთხილებას მოსარგებლის მხარეს მექანიკურად ააქტიურებს რკინიგზის თანამშრომელი;

ბ) ავტომატური, მოსარგებლის მხარის გაფრთხილების ფუნქციით – სარკინიგზო გადასასვლელი, სადაც მიახლოებული მატარებლის მიერ აქტიურდება მოსარგებლის მხარეს გაფრთხილების ფუნქცია;

გ) ავტომატური, მოსარგებლე მხარის დაცვის ფუნქციით – სარკინიგზო გადასასვლელი, სადაც მიახლოებული მატარებლის მიერ აქტიურდება მოსარგებლის მხარეს დაცვის ფუნქცია; აღნიშნული უნდა მოიცავდეს სარკინიგზო გადასასვლელს მოსარგებლის მხარეს როგორც დაცვის, ასევე გაფრთხილების ფუნქციით;

დ) ლიანდაგის მხარეს დაცვის ფუნქციით – სარკინიგზო გადასასვლელი, სადაც სიგნალი ან მატარებლების დაცვის სხვა სისტემა ნებას რთავს მატარებელს გააგრძელოს მოძრაობა, თუ სარკინიგზო გადასასვლელი მოსარგებლის მხარეს სრულადაა დაცული და თავისუფალია შეჭრისგან.

8.10. სკალირების განმარტებები:

8.10.1. „მატარებელ-კილომეტრი“ ნიშნავს ზომის ერთეულს, რომელიც აღნიშნავს მატარებლის მოძრაობას ერთი კილომეტრის მანძილზე. გამოყენებული მანძილი არის ფაქტობრივი სვლის მანძილი, გაზომვის შესაძლებლობის შემთხვევაში; წინააღმდეგ შემთხვევაში, გამოიყენება ქსელის სტანდარტული მანძილი საწყის და დანიშნულების პუნქტებს შორის. მანძილი გაითვალისწინება მხოლოდ საქართველოს ტერიტორიაზე;

8.10.2. „მგზავრ-კილომეტრი“ ნიშნავს ზომის ერთეულს, რომელიც აღნიშნავს ერთი მგზავრის სარკინიგზო გადაყვანას ერთი კილომეტრის მანძილზე. მანძილი გაითვალისწინება მხოლოდ საქართველოს ტერიტორიაზე;

8.10.3. „ხაზ-კილომეტრი“ ნიშნავს სარკინიგზო ქსელის სიგრძეს, რომელიც იზომება კილომეტრებში და მრავალლიანდაგიანი სარკინიგზო ხაზების შემთხვევაში, გაითვალისწინება მხოლოდ საწყის და დანიშნულების პუნქტებს შორის არსებული მანძილი;

8.10.4. „ლიანდაგ-კილომეტრი“ ნიშნავს სარკინიგზო ქსელის სიგრძეს, რომელიც იზომება კილომეტრებში და მრავალლიანდაგიანი სარკინიგზო ხაზის შემთხვევაში გაითვალისწინება თითოეული ლიანდაგი. ამასთან, გაითვალისწინება მხოლოდ საერთო სარგებლობის ის ლიანდაგები (მათ შორის სადგურების გვერდითი ლიანდაგები), რომლებიც განკუთვნილია მატარებლების მოძრაობისათვის.

დანართი VIII

სარკინიგზო საწარმოებისა და ინფრასტრუქტურის მენეჯერების მიერ სააგენტოსთვის წარსადგენი



უსაფრთხოების მაჩვენებლები

1. სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევა, რომელშიც მონაწილეობს, სულ მცირე, ერთი სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალება გადაადგილებისას, რომლის შედეგადაც დაიღუპა თუნდაც ერთი ადამიანი, ან ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანება მიიღო ხუთმა ან ხუთზე მეტმა ადამიანმა, ან მნიშვნელოვანი ზიანი მიადგა მოძრავ შემადგენლობას, ლიანდაგებს, სხვა მოწყობილობებს ან გარემოს:

1.1. მატარებლის შეჯახება სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებასთან;

1.2. მატარებლის შეჯახება დაბრკოლებასთან გაბარიტის ფარგლებში;

1.3. მატარებლის რელსიდან აცდენა;

1.4. სარკინიგზო შემთხვევა სარკინიგზო გადასასვლელებზე;

1.5. სარკინიგზო შემთხვევა, რომელიც შეემთხვა ადამიანებს და რომელშიც მონაწილეობს მოძრავი შემადგენლობა გადაადგილებისას;

1.6. ხანძარი მოძრავ შემადგენლობაში.

1.7. სხვა სარკინიგზო შემთხვევა ანალოგიური შედეგით. მათ შორის:

1.7.1. სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის შეჯახება (გარდა მატარებლისა) სხვა სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებასთან;

1.7.2. სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის შეჯახება (გარდა მატარებლისა) დაბრკოლებასთან გაბარიტის ფარგლებში;

1.7.3. სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის (გარდა მატარებლისა) რელსიდან აცდენა.

2. სარკინიგზო შემთხვევა, რომელშიც მონაწილეობს, სულ მცირე, ერთი სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალება გადაადგილებისას და რომელმაც გამოიწვია ზიანი, თუ ეს არ არის სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევა:

2.1. მატარებლის შეჯახება სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებასთან;

2.2. მატარებლის შეჯახება დაბრკოლებასთან გაბარიტის ფარგლებში;

2.3. მატარებლის რელსიდან აცდენა;

2.4. სარკინიგზო შემთხვევა სარკინიგზო გადასასვლელებზე;

2.5. სარკინიგზო შემთხვევა, რომელიც შეემთხვა ადამიანებს და რომელშიც მონაწილეობს მოძრავი შემადგენლობა გადაადგილებისას;

2.6. ხანძარი მოძრავ შემადგენლობაში.

2.7. სხვა სარკინიგზო შემთხვევა ანალოგიური შედეგით. მათ შორის:

2.7.1. სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის შეჯახება (გარდა მატარებლისა) სხვა სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებასთან;

2.7.2. სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის შეჯახება (გარდა მატარებლისა) დაბრკოლებასთან გაბარიტის ფარგლებში;

2.7.3. სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის (გარდა მატარებლისა) რელსიდან აცდენა.

3. პირველი და მე-2 პუნქტით აღწერილი სარკინიგზო შემთხვევების შედეგად სერიოზულად



დაშავებული ან გარდაცვლილი პირების რაოდენობა, მათ შორის:

- 3.1. მგზავრი;
- 3.2. დასაქმებული პირი ან კონტრაქტორი;
- 3.3. სარკინიგზო გადასასვლელით მოსარგებლე;
- 3.4. დამრღვევი;
- 3.5. ბაქანზე მყოფი სხვა პირი;
- 3.6. ბაქანზე არმყოფი სხვა პირი.

4. სახიფათო ტვირთებთან დაკავშირებული სარკინიგზო შემთხვევა ან ინციდენტი, რომელიც ექვემდებარება შეტყობინებას სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის წესის მიხედვით;

- 4.1. სარკინიგზო შემთხვევა, რომელიც დაკავშირებულია სახიფათო ტვირთების გადამზიდველ, სულ მცირე, ერთ სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებასთან;
- 4.2. ასეთი სარკინიგზო შემთხვევების რაოდენობა, როდესაც შემთხვევის შედეგად ხდება სახიფათო ტვირთების გამოთავისუფლება.

5. ინციდენტები, რომელიც არ კვალიფიცირდება სარკინიგზო შემთხვევად ან სერიოზულ სარკინიგზო შემთხვევად, მაგრამ გავლენას ახდენს სარკინიგზო მოძრაობის უსაფრთხოებაზე (თითოეული ინციდენტის შემთხვევაში უნდა მიეთითოს მათ შორის რაოდენობა, რომელმაც გამოიწვია სერიოზული სარკინიგზო ან სარკინიგზო შემთხვევა):

- 5.1. რელსის ტეხა;
- 5.2. ლიანდაგის დეფორმაცია და სისწორის სხვაგვარი დარღვევა;
- 5.3. მცდარი სიგნალის გადაცემა;
- 5.4. ამკრძალავი სიგნალის გავლა, სახიფათო მონაკვეთზე გასვლით;
- 5.5. ამკრძალავი სიგნალის გავლა, სახიფათო მონაკვეთზე გასვლის გარეშე;
- 5.6. ექსპლუატაციაში მყოფი მოძრავი შემადგენლობის თვლის ტეხა;
- 5.7. ექსპლუატაციაში მყოფი მოძრავი შემადგენლობის ღერძის ტეხა;
- 5.8. სალიანდაგო შუქნიშანზე გაჩერების ბრძანებაზე გავლას, როდესაც არ ფუნქციონირებს მატარებლების დაცვის სისტემა;
- 5.9. სალიანდაგო შუქნიშანზე გაჩერების ბრძანებაზე გავლას, როდესაც ფუნქციონირებს მატარებლების დაცვის სისტემა;
- 5.10. იმ მონაკვეთის მიღმა გასვლას, საიდანაც აკრძალულია გასვლა დადგენილი ნებართვის გარეშე, ან რომელზეც გაცემულია რეგულაციებით განსაზღვრული სიტყვიერი ან წერილობითი ნებართვა;
- 5.11. გაჩერების მანიშნებელი სიგნალების ან ხელის სიგნალების გავლას;
- 5.12. მოძრავი შემადგენლობის (სატრანსპორტო საშუალების) თვითნებური გადაადგილება წვეის ერთეულის ან ბორტზე მომსახურე ეკიპაჟის გარეშე;
- 5.13. სხვა.



6. ინფრასტრუქტურის ტექნიკურ უსაფრთხოებასა და მის დანერგვასთან დაკავშირებული მაჩვენებლები:

6.1. ხაზ-კილომეტრი (რკინიგზის ხაზების საექსპლუატაციო სიგრძე, კმ);

6.2. რკინიგზის ლიანდაგის გაშლილი სიგრძე, კმ;

6.3. ლიანდაგ-კილომეტრი მთავარი ლიანდაგებისა და სადგურის იმ ლიანდაგების ჩათვლით, რომელიც გამოიყენება სამატარებლო მუშაობისათვის;

6.4. ექსპლუატირებული ლიანდაგების სიგრძე (კმ), რომლებიც აღჭურვილია მატარებლების დაცვის სისტემებით;

6.5. მატარებლის გარბენი (მატარებელ-კმ) სულ, აგრეთვე მათ შორის სამგზავრო, სატვირთო და სამეურნეო მოძრაობის სახეობების მიხედვით;

6.6. მატარებლის გარბენი (მატარებელ-კმ) იმ მატარებლებისათვის, რომლებიც იყენებენ მატარებლის დაცვის საბორტო სისტემებს;

6.7. მგზავრობა (მგზავრი-კმ);

6.8. ტვირთბრუნვა ბრუტო (ტონა-კმ ბრუტო);

6.9. ტვირთბრუნვა სატარიფო (ტონა-კმ ნეტო).

6.10. არსებული სარკინიგზო გადასასვლელები შემდეგი მონაცემების [1] მითითებით:

6.10.1. გადასასვლელის ადგილმდებარეობა (გადასარბენი/სადგური კმ, პკ+მ);

6.10.2. გადასასვლელის სახეობა¹ (დაცული/დაუცველი);

6.10.3. გადაკვეთილი ლიანდაგების რაოდენობა;

6.10.4. გადასასვლელის სახეობა ადგილმდებარეობის მიხედვით¹ (საერთო/არასაერთო სარგებლობის). საერთო სარგებლობის შემთხვევაში გადამკვეთი გზების სახეობის მითითებით;

6.10.5. სარკინიგზო გადასასვლელის კატეგორია¹;

6.10.6. შლაგბაუმების არსებობა და მათი სახეობა¹;

6.10.7. გადასასვლელი სიგნალიზაციის არსებობა და მისი სახეობა¹;

6.10.8. გადასასვლელზე განათების არსებობა;

6.10.9. ფენილის ტიპი გადასასვლელზე (ლიანდაგზე) და მასთან მისასვლელზე.

[1] როგორც ეს განმარტებულია მოქმედი სარკინიგზო გადასასვლელების მოწყობისა და მომსახურების ინსტრუქციით.



სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევის, სარკინიგზო შემთხვევის, ინციდენტის შეტყობინების ოქმი

1. ზოგადი ინფორმაცია

ოქმის შედგენის თარიღი „_____“ „_____“ „_____“

ოქმის შემდგენი პირი

შემთხვევის პირველადი კლასიფიკაცია

სახელი _____

გვარი _____

დაკავებული პოზიცია _____

ტელ: _____

- სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევა
- სარკინიგზო შემთხვევა
- ინციდენტი

2. ინფორმაცია კომპანიის შესახებ

კომპანიის დასახელება: _____

საქმიანობის სახე:

- სარკინიგზო საწარმო
- ინფრასტრუქტურის მენეჯერი
- ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირი

ს/კ: _____

ტელ: _____

3. ინფორმაცია შემთხვევის შესახებ

შემთხვევის თარიღი და დრო „_____“ „_____“ „20__ წ“. _____ საათი _____ წუთი.

შემთხვევის ადგილი _____

(სადგური, ასაქცევი, სარკინიგზო გადასასვლელი, მისასვლელი ლიანდაგი, გადასარბენი, კილომეტრი, პიკეტი)



4. შემთხვევის მოკლე აღწერა

5. შემთხვევის ფაქტობრივი შედეგები

5.1 პირველადი ინფორმაცია შემთხვევის შედეგად მოძრავი შემადგენლობის, ლიანდაგის დაზიანების, სამატარებლო ანდა სამანევრო მუშაობის შეფერხების და სხვ. შესახებ

5.2 პირველადი ინფორმაცია შემთხვევის შედეგად დაშავებულთა/გარდაცვლილთა შესახებ

	დაშავებულთა რაოდენობა	გარდაცვლილთა რაოდენობა
სულ		
მათ შორის: მგზავრი		
დასაკმებული პირი		
კონტრაქტორი		
სარკინიგზო გადასასვლელით მოსარგებლე		
დამრღვევი		
ბაქანზე მყოფი სხვა პირი		
ბაქანზე არმყოფი სხვა პირი		
გაურკვეველი		

6. დამატებითი ინფორმაცია



ხელმოწერა

